Le Saint-Laurent

ressource nationale prioritaire

Rapport du
Projet Saint-Laurent

Projet Saint-Laurent
juin 1985

Québec

Gouvernement du Québec
Ministère du Conseil exécutif
Secrétariat Général

Québec, le 1er juin 1985

Monsieur le Secrétaire général,

Le **Projet Saint-Laurent** fut créé en juillet 1982 par le ministère du Conseil exécutif. Il était chargé de conseiller le gouvernement en ce qui a trait à la mise en valeur des potentialités du fleuve Saint-Laurent, tout particulièrement dans le domaine du transport international des marchandises.

Au terme d'une recherche et d'une consultation menées sans relâche, il me fait plaisir de vous remettre le rapport joint à ce pli. Car, au cours des mois de travail, s'est affermie la conviction du groupe que je dirige que l'opération confiée au **Projet Saint-Laurent** était opportune, nécessaire, et même urgente.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Secrétaire général, l'assurance de mon entier dévouement à une politique de mise en valeur d'une telle richesse nationale.

Le directeur,

Hugues Morrissette

Gouvernement du Québec
Ministère du Conseil exécutif
Secrétariat Général

Québec, le 9 juillet 1982

Monsieur Hugues Morrissette
Responsable du Projet Saint-Laurent
Conseil exécutif
875, Grande-Allée est
Édifice « H », bureau 2.206
Québec, Qc

Cher collègue,

Donnant suite à nos récentes rencontres, je désire formaliser le contenu de nos discussions et esquisser les grandes lignes de ce que sera votre mandat pour les prochains mois.

Il s'agira, dans un premier temps, de proposer au gouvernement une politique intégrée de mise en valeur maximale des potentialités du Saint-Laurent et, tout particulièrement, dans le domaine du transport international des marchandises. Deuxièmement, il serait souhaitable que vous agissiez, assisté de votre équipe, à titre de représentant du Secrétariat général du Conseil exécutif dans toutes les interventions gouvernementales en ce domaine.

Je considère le tout comme étant d'une grande importance pour le développement du Québec et c'est avec enthousiasme que j'anticipe les suites de ce projet.

Veuillez agréer, cher collègue, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Secrétaire général
du Conseil exécutif,

Louis Bernard

Louis Bernard

Le personnel du Projet Saint-Laurent

Direction
Hugues MORRISSETTE, directeur
Guy LEMIEUX, directeur adjoint
Roger PÂQUET, secrétaire

Conseillers
Pierre BROCHU
Jean GAGNÉ
Guy GAGNON
Marc GAGNON
Maryse LEMIEUX
Réjean LECLERC
Serge LÉVEILLÉ
Benoît MASSICOTTE
Léonce NAUD

Cartographie
Louise LECLERC

Communications
Andrée LeMAY

Secrétariat
Francine BÉLANGER
Chantal HAMELIN
Michelle LAUNAY
Micheline LÉVESQUE
Céline MORAND
Sylvie PARENT

Table des matières

Lettre de transmission V
Mandat du Projet Saint-Laurent VII
L'équipe du Projet Saint-Laurent IX

INTRODUCTION

Le Québec une grande région maritime 1
Constats 1
Le rapport 2
Une grande tradition 2

PREMIÈRE PARTIE

Le Saint-Laurent une grande voie de commerce international 5

1.1 La position stratégique 7
L'envergure du Saint-Laurent 7
L'aménagement moderne 7
La porte continentale 8
La voie de commerce 8
Les foyers économiques 9
Faiblesse ou avantage? 10

1.2 Les trafics maritimes 11
Quelques points saillants 13
Le trafic maritime québécois 15

1.2.1 Les vracs 21
Les grains 22
Les perspectives 28
Le transport des grains nord-américains 29
Les grands axes 30
Les grains canadiens 33
Les grains américains 40
Le minerai de fer 49
Le charbon et le pétrole 57
Les autres vracs 67
Le sel 67
La bauxite et l'alumine 67
Les produits forestiers 68
L'amiante 69
La silice 69
L'eau 69
Le granite 70

1.2.2 Les marchandises générales et conteneurisées 71
Les ports de conteneurs 73

1.3 Les infrastructures et les équipements 78
1.3.1 Les navires 79
1.3.2 La Voie maritime 82
1.3.3 Les chantiers maritimes 84
1.3.4 Les installations portuaires 85

1.4 Les intervenants 88
1.4.1 Les commerçants 88
Le grain 88
Le minerai de fer 91
Le charbon 92
1.4.2 Les transporteurs 92
1.4.3 Les gouvernements et leurs organismes 94
Ministères et organismes québécois 95
Ministères ou organismes fédéraux et groupes internationaux 97
1.4.4 La main-d'oeuvre 100
Les débardeurs 100
Les équipages 101
Les pilotes 101
1.4.5 Les transitaires 102
1.4.6 Les assureurs 103

1.5 Les coûts et l'emploi 105

1.5.1 Les coûts d'entretien et d'opération 105

1.5.2 Les charges aux usagers 108

1.6 Conclusion 117

DEUXIÈME PARTIE

Le Saint-Laurent
un milieu de vie 119

2.1 Beaucoup d'eau de piètre qualité 121

2.1.1 La quantité et le débit 121

2.1.2 La qualité 123

2.1.3 Les substances toxiques 125

2.1.4 Les habitats 126

2.2 Une faune abondante et menacée 127

2.2.1 La faune aquatique 128

2.2.2 La faune ailée 130

2.2.3 Les mammifères 131

2.2.4 Les intervenants 131

2.3 Un patrimoine culturel à explorer 134

2.4 La récréation et le tourisme 137

2.4.1 Les activités 137

2.4.2 Les intervenants 140

2.5 L'hydro-électricité 143

2.6 La pêche commerciale 145

2.7 Conclusion 148

TROISIÈME PARTIE

Le Saint-Laurent
un atout à mettre en valeur 151

Éléments d'une stratégie 152

La mise en valeur et la concertation 153

3.1 L'intégrité du territoire québécois 154

3.2 Mise en valeur coordonnée des ressources fluviales 156

3.2.1 Conservation et aménagement du littoral et des îles 156

3.2.2 La quantité et la qualité de l'eau 157

3.2.3 La faune 158

3.2.4 Le patrimoine culturel 159

3.2.5 La récréation et le tourisme 160

3.2.6 L'hydro-électricité 161

3.2.7 La pêche commerciale 162

3.3 Un axe commercial compétitif 163

3.3.1 Le Forum maritime Saint-Laurent/ Grands Lacs 164

3.3.2 Les infrastructures 164

3.3.3 La promotion et la commercialisation 166

3.3.4 La localisation industrielle 168

3.3.5 Les emplois 169

3.4 La concertation 170

3.5 Conclusion 172

ANNEXES

Annexe I: La consultation 175

Annexe II: Avis au groupe Sletmo 179

Annexe III: Ouvrages cités 183

Annexe IV: Liste des tableaux 187

Remerciements 191

INTRODUCTION

Le Québec une grande région maritime

Par sa situation géographique et par son histoire, le Québec constitue une grande région maritime du monde, a fortiori des Amériques. Du Canada, — les faits le démontrent — c'est la province maritime par excellence. N'y a-t-il pas lieu dès lors que le Québec se comporte comme un chef de file du secteur maritime, à l'instar de ce qu'il est devenu dans le domaine hydro-électrique ?

Plus précisément, loin d'être seulement l'axe majeur de ce que l'on appelle parfois « le Québec utile », le Saint-Laurent fonctionne depuis trois siècles comme un couloir de circulation de premier ordre et comme une grande porte continentale. Il lie un arrière-pays comprenant une bonne partie du centre du continent nord-américain et un avant-pays dans lequel l'Europe occidentale occupe le devant de la scène. À cause de tous les flux qu'il porte, aussi à cause de son eau et de ses paysages, un tel Fleuve-bras de mer ne représente-t-il pas l'une des premières ressources à mettre en valeur ?

L'essentiel est là déjà. Néanmoins, pareilles affirmations, pareils souhaits ou désirs doivent être étayés, justifiés. Il importe de voir les faits dans leur ensemble, d'en révéler les potentialités, de provoquer une prise de conscience collective, de comprendre les principaux problèmes d'une action bénéfique, afin d'orienter cette action. À cela s'est appliquée l'équipe du Projet Saint-Laurent.

Constats

La ressource principale ne fait pas défaut, certes. Il y a lieu cependant de la traiter avec égards. Quant au savoir-faire, il est déjà imposant. Encouragement entre tous, il existe une volonté manifeste des partenaires de tirer bon parti d'un atout unique. De cela, le rapport fait état.

Comme on le verra, le rapport décrit une situation prometteuse sans pousser à prétendre que tous les problèmes sont faciles à résoudre. Pourtant, la volonté de traduire en bénéfices une richesse géographique et humaine traverse ce compte rendu. La raison est simple : tel était l'esprit de tous les témoignages reçus au long des consultations. Et, à vrai dire, tel était dès le départ l'état d'esprit des membres de l'équipe du Projet Saint-Laurent.

Le Saint-Laurent fonctionne depuis trois siècles comme un couloir de circulation de premier ordre et comme une grande porte continentale.

Photo : Benoit Massicotte

L'examen prioritaire des questions du transport international des marchandises nous a vite conduits à traiter d'autres aspects. Non pas qu'il faille supprimer d'heureuses distinctions entre les domaines à protéger ou à exploiter, mais les potentialités du Fleuve sont nombreuses et, sans être rivales, elles sont connexes, parfois interdépendantes, voire même contradictoires.

Nous avons donc choisi de toucher beaucoup d'aspects. On comprendra que le développement du commerce et de l'économie, selon les travaux effectués, doit le plus possible aller de pair avec des actions culturelles et politiques. Ce n'est pas là une théorie parmi d'autres, mais la leçon du Fleuve lui-même dont les richesses sont propres à être utilisées de tant de manières, pour peu que les maîtres d'oeuvre se concertent..., et dont la mise en valeur a certainement été négligée faute de projet commun à longue portée.

Afin d'accomplir le mieux possible et dans un court temps la tâche reçue, nous avons dû cependant nous contraindre à traiter inégalement les thèmes. Il ne faudra pas être surpris si certaines questions ne font pas l'objet de constatations ou d'analyses détaillées, alors que d'autres donnent place à un traitement étendu. Le but qui s'imposait à nous, comme il s'était sans doute déjà imposé à nos mandants, consistait à amorcer rapidement une action de mise en valeur du transport et du commerce maritimes, afin que par cette action deviennent d'autant mieux réalisables d'autres développements nécessaires.

Le rapport

Le rapport comporte trois parties, divisées à leur tour en sections.

Dans la *première partie*, après avoir décrit la position stratégique du Fleuve[1], nous examinerons les différents trafics de marchandises. Puis nous présenterons l'état des infrastructures, une description des intervenants, enfin un sommaire des coûts liés à l'entretien ou au fonctionnement.

Pour être utile, l'étude des trafics commande de traiter distinctement les matières transportées, car ces dernières justifient en bonne partie les trajets, les aménagements, la batellerie, l'emploi, les modes de financement et d'administration, la planification. Aussi ne devra-t-on pas être surpris qu'une section de cette première partie paraisse hypertrophiée dans l'ensemble du rapport. Elle l'est délibérément!

Dans la *seconde partie*, nous avons tenu à circonscrire pour l'essentiel, d'autres facettes de la mise en valeur du Fleuve. Elles sont nombreuses.

L'eau elle-même est une richesse fondamentale dont la protection et l'utilisation requièrent grande attention. Les manières de vivre en rapport avec le Fleuve et la mer, dont provient un patrimoine précieux du Québec, fournissent la matière de la section suivante. Il y va d'une richesse originale et d'un héritage à faire fructifier.

Une section porte sur des grands domaines d'activités: la récréation, le tourisme, la pêche commerciale. Nous nous devions de souligner qu'une politique de mise en valeur exigera une concertation efficace à plusieurs points de vue.

Enfin, nous rappellerons que l'hydro-électricité, un des grands bénéfices du Fleuve et de la collectivité, fait d'Hydro-Québec un partenaire majeur de toute action touchant le Fleuve.

Dans la *troisième partie*, reprenant les perspectives suggérées dans les parties précédentes, nous nous efforcerons d'en dégager les éléments d'une stratégie cohérente. Notre but y est de faciliter la réflexion du gouvernement lorsqu'il s'agira d'arrêter les choix et les priorités de son action[2].

Une grande tradition

Le rapport a été rédigé en même temps que se poursuivaient des échanges nombreux avec des personnes informées et, par elles, avec des institutions actives. Les listes des mémoires reçus et des personnes consultées se trouvent d'ailleurs dans les annexes au rapport.

Afin de tirer le meilleur profit de ces témoignages et des informations venues s'ajouter — en quantité considérable — aux bibliographies disponibles, nous ne nous étions donné ni théorie ni schéma à priori. Nous avions cependant en commun une perspective historique, dont nous avions tiré la conviction qu'existait une grande tradition de mise en valeur du Fleuve. Voici quelques grandes lignes de cette riche histoire.

---

1. À moins d'indication contraire, le mot « Fleuve » désigne l'ensemble de la voie d'eau s'étendant des Grands Lacs à l'Atlantique nord et comprend le principal affluent navigable qu'est le **Saguenay**.
2. Le rapport comprend en outre quatre annexes et la liste des ouvrages cités. Par ailleurs, environ 1 800 pages d'annexes complémentaires ne sont pas publiées avec le rapport et sont disponibles pour la consultation au Projet Saint-Laurent.

Avant même la venue des Européens, le Saint-Laurent était lieu d'approvisionnement, d'échange et de commerce, en même temps que voie de transport. Dès le XV^e^ siècle peut-être, à coup sûr dès le début du XVI^e^, Espagnols, Portugais et Basques exploitent les richesses marines des côtes, du golfe et de l'estuaire. Puis Cartier remonte le Saint-Laurent jusqu'au premier obstacle pour ses plus petits navires : les rapides à la hauteur de Montréal. Il ouvrait la porte du continent américain et balisait la voie d'une exploration systématique.

Quelque soixante-quinze ans plus tard, la France se décide à développer une colonie permanente dont on attend des ressources pour la métropole. La forte demande de fourrures suscite la pénétration du continent par le Fleuve et ses affluents ; le réseau hydrographique dessine à nouveau les aires de peuplement et de commerce, de la Nouvelle-France désormais.

Le canot d'écorce, aborigène, fournit l'outil par excellence de la pénétration, de l'exploration, de l'organisation du territoire et du commerce. Mais très tôt, la batellerie du Saint-Laurent se diversifie, les infrastructures naissent, les métiers de la mer s'implantent, le balisage prend forme, les transbordements, le cabotage... Le croira-t-on, dès 1602, des armateurs de Rouen se penchent sur la valorisation des transports à l'aller et au retour. Leur capitaine, Pierre Chauvin, fait preuve d'ingéniosité et suggère de prendre du sel à Brouage afin de le porter à Gaspé, puis d'y acheter une cargaison de morue pour l'Espagne, Marseille et le Havre. Par cinq opérations commerciales, il cherchait cinq profits. Et, dès 1661, l'enseignement maritime prend forme et se structure tant à Québec qu'à Montréal.

Aux limites du bassin du Saint-Laurent, les explorateurs débordent aussitôt dans d'autres réseaux hydrographiques, vers le nord et vers le sud-ouest en particulier. Dès 1750, le Saint-Laurent aura permis à la France d'acquérir presque tout l'intérieur du continent, de l'Acadie à la Louisiane. À part une large bande côtière (est et sud-est) occupée notamment par les colonies anglaises, à part une « terra incognita » à l'ouest et quelques zones nordiques fréquentées par les Anglais, le nouveau continent est territoire français d'Amérique.

Mais le vaste espace irrigué est loin, peu occupé et difficile à défendre. Sa mise en valeur pose bien d'autres problèmes que ceux de l'exploration. À l'assaut de 1759, la lointaine Nouvelle-France ne comptait que 70 000 habitants, tout naturellement concentrés, ou éparpillés... comme on voudra, dans la vallée du Saint-Laurent. Il y en avait déjà plus d'un million dans les colonies anglo-américaines. La merveilleuse voie de peuplement qu'était le Saint-Laurent allait devoir servir autrement.

C'est au traité de Versailles de 1783 qu'est fixée au milieu des Grands Lacs une partie des frontières entre le Canada et les États-Unis. Les démarches de Canadiens n'y changent rien. Dès lors, ce qu'on a appelé l'« empire naturel » du Saint-Laurent est scindé. Le Canada a perdu entre autres choses le bassin houiller qui allait bientôt être à l'origine du développement des états américains des Grands Lacs et du coeur industriel des États-Unis. L'exploitation du Saint-Laurent devra se faire en compétition avec celle d'autres voies maritimes. Par ailleurs, on le sait maintenant, on voudra l'exploiter aux fins de relier des régions qu'il n'irrigue pas. Petit à petit, se dessine l'héritage complexe, économique, culturel et politique, que l'on doit avoir à l'esprit lorsque, aujourd'hui, il est question d'une politique de mise en valeur du Fleuve.

Les chantiers maritimes du Saint-Laurent se développèrent à un point qu'on a peine à imaginer aujourd'hui. C'était toutefois essentiellement au profit des grandes puissances extérieures. Lorsque vinrent le métal et les moteurs, le Québec et le Canada, malgré des prouesses légendaires, n'étaient pas en mesure de rivaliser avec les empires industriels.

Avec le traité de Washington (1871), la libre navigation est garantie aux deux pays bordant les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Les États-Unis acquièrent un nouvel exutoire pour leurs produits. Les rapports du Québec, de l'Ontario et de l'ensemble pancanadien avec le bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs revêtent mille et une servitudes liées autant aux rapports économiques, culturels et politiques entre les intéressés qu'aux conditions géographiques.

L'ère du pétrole, se substituant à celle du charbon, permet à l'Ouest des États-Unis et du Canada puis au « Sunbelt » américain d'accélérer leur développement industriel et le mouvement migratoire de la main-d'oeuvre. Depuis, la crise mondiale de l'énergie et la montée de pays comme le Japon sont venues perturber encore davantage une situation déjà compliquée.

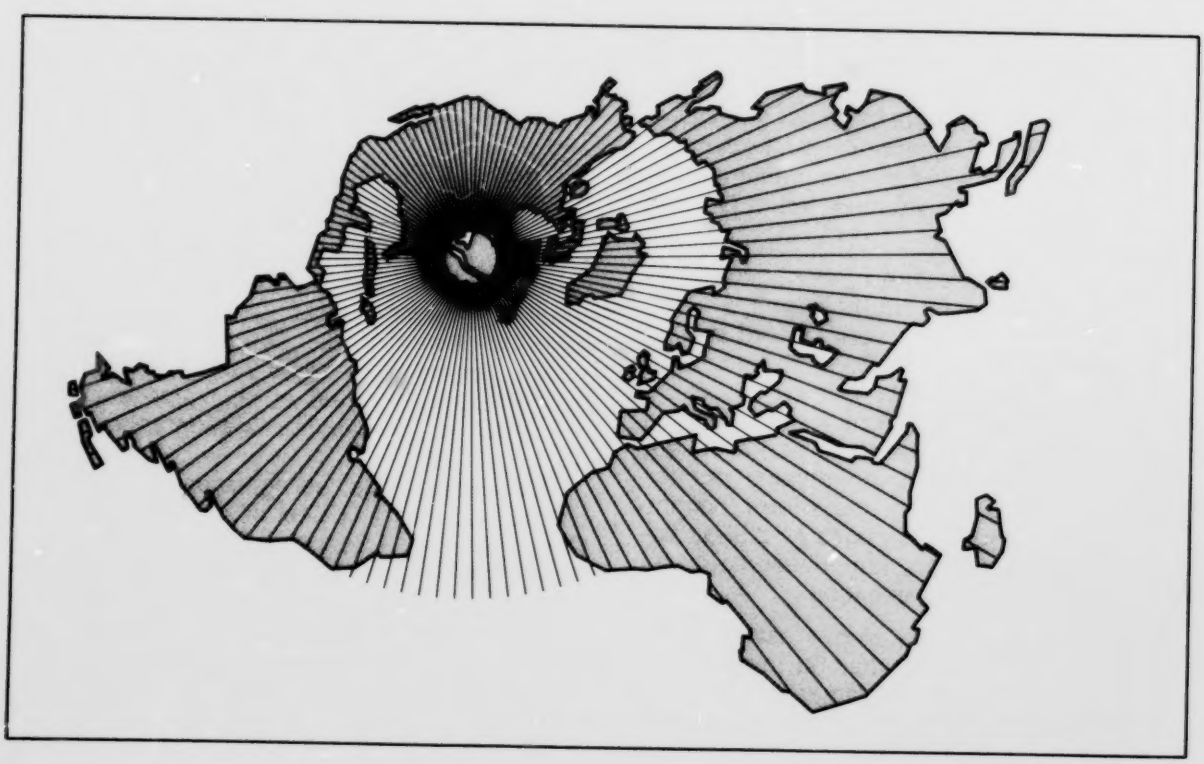
Le harnachement hydro-électrique, la maîtrise progressive de la navigation d'hiver et l'établissement de la Voie maritime ont permis depuis d'améliorer considérablement le potentiel économique de la voie d'eau. Le trafic total dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent, pour ne mentionner que cela, s'est élevé progressivement à près de trois cents millions de tonnes par an. Mais la mise en valeur du Saint-Laurent n'est pas pour autant devenue beaucoup plus facile.

Depuis quelques décennies, la détérioration progressive de nombreux milieux aquatiques, les eaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs en particulier, est venue ajouter aux soucis. À sa manière, elle plaide la cause d'une concertation dans la mise en valeur des richesses naturelles ou acquises du Saint-Laurent. Aujourd'hui, le coeur industriel américain est en difficulté. Quant à l'investissement canadien sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, s'il a contribué à développer le potentiel économique du Fleuve, il n'a pas pour autant réussi à fonder les assises d'une concertation efficace, du moins satisfaisante entre tous les territoires riverains intéressés. Le Québec, malgré sa position stratégique évidente, se retrouve au coeur d'une situation dont il a souvent peine à tirer profit.

Au moment où l'équipe du Projet Saint-Laurent s'est mise au travail, on parlait volontiers et de la fierté d'occuper les rives du plus beau fleuve du monde ou de participer à son développement, et de l'inquiétude de ne pas tirer juste profit de cette grande route maritime. Lorsqu'il était question du passé, on rappelait les avatars des grands chantiers d'autrefois et du cabotage. Lorsqu'il s'agissait du présent, on soulignait l'action des autres et une certaine passivité de la population québécoise. Lorsque l'avenir était en cause, on cherchait les lieux de concertation et une idée des ambitions du Québec.

L'équipe a donc pensé à dresser un premier bilan. Le but n'était pas de se substituer à quiconque dans l'action ou d'entraîner le gouvernement à le faire. Le but était plus modeste : ranimer la conscience d'une richesse nationale incomparable en rappelant les faits et susciter une relance en suggérant au gouvernement des voies qui tiennent compte du passé et du présent.

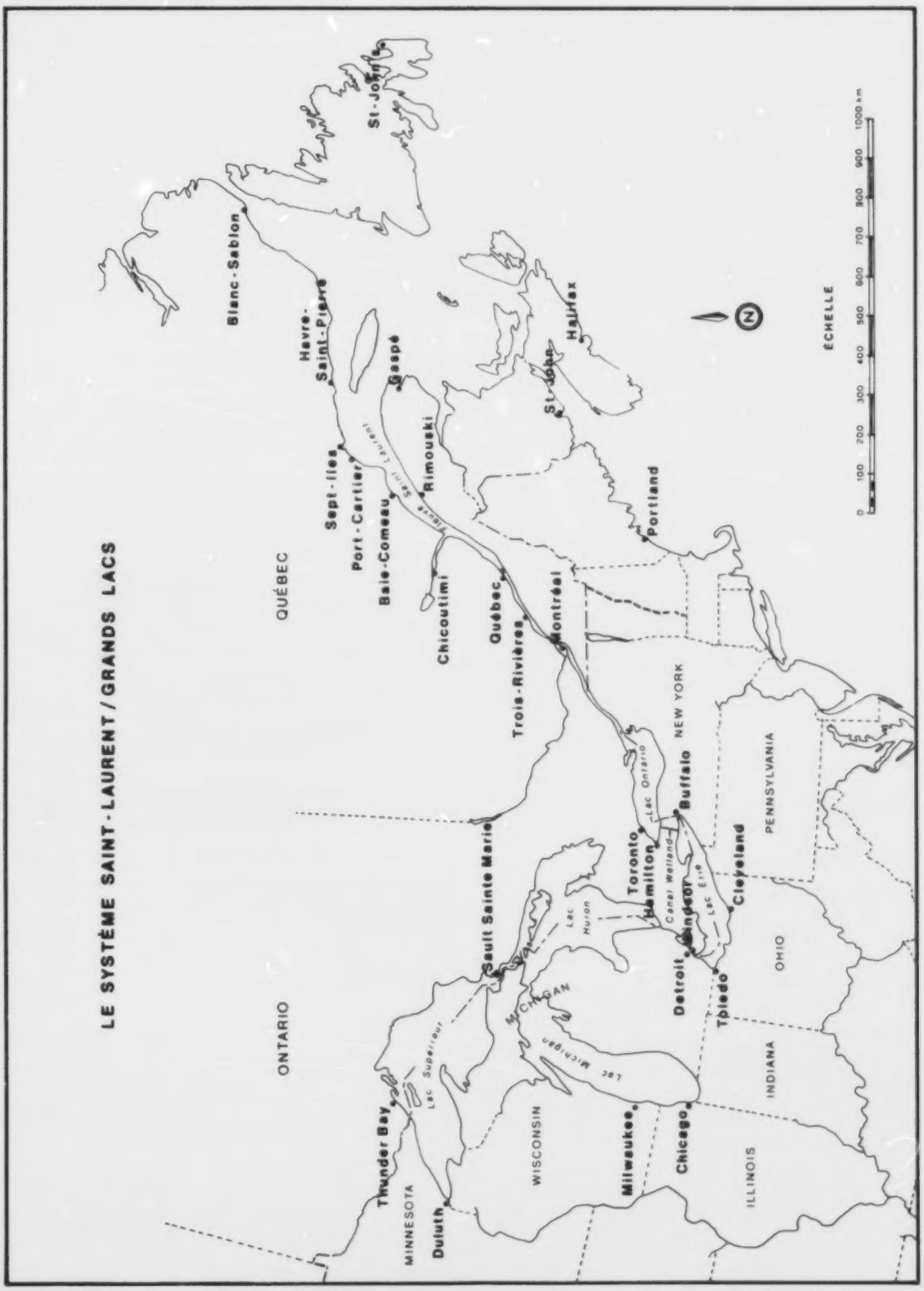
La clef du rapport, s'il en est une, c'est la position privilégiée du Québec dans l'économie maritime se rattachant au bassin du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Pour cette raison d'ailleurs, la première partie du rapport s'ouvrira sur des considérations qui y ont trait.



PREMIÈRE PARTIE

Le Saint-Laurent
une grande voie de commerce international

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs



1.1 La position stratégique

Chemin de découverte, voie de transport et de peuplement, axe de commerce et de développement, porte continentale, route navigable privilégiée, autant d'appellations fondées dans la réalité. Elles soulignent à l'envie l'ampleur d'une ressource. Il y a lieu de se demander pourtant si elle confère naturellement au Québec, qu'elle baigne, les avantages qu'elle détient en principe dans l'économie maritime du monde, des Amériques et du Canada. De quelle position stratégique peut-on parler lorsque l'on s'interroge sur le Fleuve aménagé et sur son utilisation par les Québécois ?

L'envergure du Saint-Laurent

L'envergure exceptionnelle du Saint-Laurent procure au Québec un atout majeur.

À la source, une mer intérieure de 245 000 km², les cinq Grands Lacs. Les eaux emmagasinées, grâce aux ouvrages de régularisation, assurent un débit constant en aval tout au long de l'année. Jusqu'à Montréal, la dénivellation fournit un potentiel hydro-électrique considérable. De ce point jusqu'à l'embouchure la pente est étonnamment et avantageusement douce : 7 mètres[1]. Depuis la pointe est de l'île d'Orléans jusqu'aux détroits de Cabot et de Belle-Isle, le Saint-Laurent se transforme en un bras de mer de plus en plus large, sans limitation de profondeur pour la navigation à l'aval de l'île aux Coudres.

Si certains fleuves du monde sont supérieurs au Saint-Laurent par la superficie du bassin versant, par la longueur ou par le débit, aucun ne réunit les caractéristiques et les avantages du Saint-Laurent dont le potentiel brut suscite l'admiration de tous.

L'aménagement moderne

Dans la seule partie centrale de son cours a-t-on dû effectuer des aménagements afin de faciliter la navigation de grand gabarit. Grâce au chenal dragué entre l'île d'Orléans et Montréal, des océaniques de fort tonnage remontent sans encombre. Le chenal a 10,5 mètres de profondeur et 240 mètres de largeur entre Québec et Montréal. En aval de Québec, sa profondeur est de 12,5 mètres et sa largeur de 300 mètres. Pour peu que l'on utilise les marées de 4 à 6 mètres dans le court chenal en aval de Québec, des navires au tirant d'eau de 13,5 mètres atteignent aisément Québec. C'est le cas de vraquiers de 135 000 tonnes de port en lourd.

Entre Montréal et le lac Erié, une Voie maritime complétée en 1959 offre une profondeur de 8,2 mètres. Sept écluses donnent accès au lac Ontario ; huit autres, celles du canal Welland, permettent de franchir l'escarpement de Niagara, jusqu'au lac Erié. Des océaniques de 20 000 tonnes de jauge brute se rendent aux Grands Lacs. Néanmoins, ce sont surtout des laquiers pouvant avoir 220 mètres de longueur et 23 mètres de largeur qui oeuvrent en cette partie du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Ils transportent jusqu'à 30 000 tonnes de marchandises en vrac.

Entre les lacs Erié et Huron, le chenal est dragué à 9,1 mètres de profondeur. Entre les lacs Huron et Supérieur, l'écluse de Poe (Sault-Sainte-Marie) est profonde de 9,8 mètres et permet la circulation de superlaquiers de 305 mètres de longueur pouvant transporter chacun 68 000 tonnes de marchandises. Ces navires sont utilisés par les Américains en amont des chutes Niagara pour le transport des minerais de fer et de charbon.

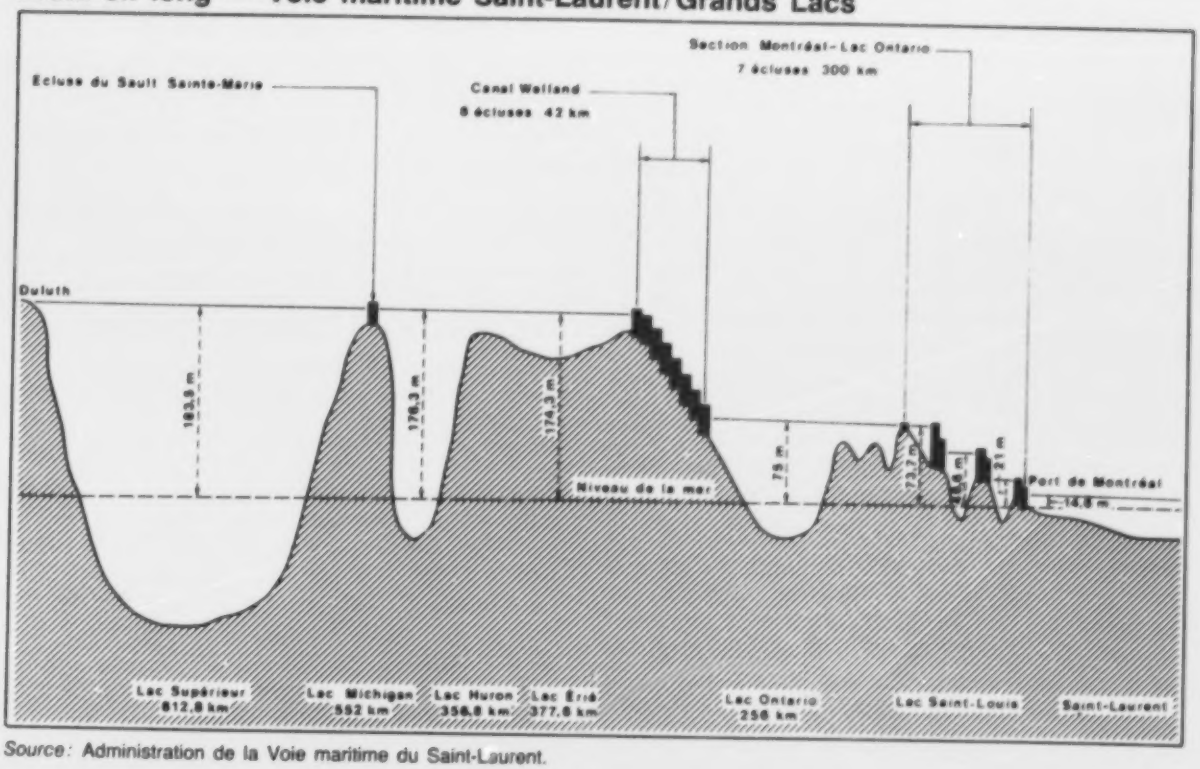
Au total : une route navigable de grand gabarit, longue de 3 770 km depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux détroits de Cabot ou de Belle-Isle. Elle est ouverte à l'année jusqu'à Montréal depuis plus de vingt ans, grâce à des ouvrages et à des services appropriés à la navigation d'hiver. En amont de Montréal, la navigation cesse habituellement de la mi-décembre à la fin de mars.

Sur tout le parcours : une imposante chaîne de ports adaptés à divers trafics et aux plus récentes technologies de chargement ou de transbordement ; un système élaboré de voies ferrées et de routes reliant la voie d'eau à l'hinterland ou arrière-pays ; un réseau serré de services de toutes sortes (balisage et éclusage, information et communication, chantiers, sécurité, pilotage, météorologie, etc.).

Bref, en termes d'aménagement moderne et de capacité, le Saint-Laurent n'a guère à envier aux plus importantes routes navigables. Il est même une de ces dernières, sans l'ombre d'un doute !

1. Dix fois moindre que la dénivellation de la source à Montréal.

Profil en long — Voie maritime Saint-Laurent/Grands Lacs



Source: Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La porte continentale

Quant à la position géographique du Fleuve, elle est telle que le Saint-Laurent offre la porte continentale la plus avancée vers l'est et le plus court trajet entre l'Amérique du Nord et de nombreux marchés européens.

Par ailleurs, l'orientation générale sud-ouest/nord-est du Saint-Laurent, son rôle frontalier entre des zones industrialisées, dont une des plus importantes aux États-Unis, et enfin la longueur inusitée du parcours fluvial font du Saint-Laurent une grande voie de commerce international.

La voie de commerce

Les avantages incontestables mentionnés jusqu'ici donnent toutefois à réfléchir, car la rentabilité d'une voie navigable ne peut découler naturellement des seuls éléments favorables suivants: l'importance physique, l'aménagement et les services, la position géopolitique. Pas plus que les Québécois n'en peuvent tirer juste profit des seuls faits que leur territoire borde le Fleuve, que la population se concentre autour des principaux ports et que de nombreux bateaux y naviguent.

Au seul plan de la valorisation commerciale, on ne saurait prétendre parler d'avantages stratégiques sans tenir compte du fait qu'un bassin fluvial aménagé, partout dans le monde, constitue depuis toujours un bassin économique par rapport auquel il importe d'évaluer la position du Québec.

En d'autres termes, qu'il faut bien attribuer en partie à M. de La Palice, une voie maritime de commerce, grande par surcroît, ne confère d'avantages stratégiques qu'à ceux qui s'en servent à sa fin propre ou participent aux avantages de son utilisation principale. Et, aux fins de bien camper les avantages dits stratégiques du Québec à cet égard, il s'impose que l'on examine l'économie générale du Saint-Laurent et la situation qu'elle procure ou pourrait procurer au Québec.

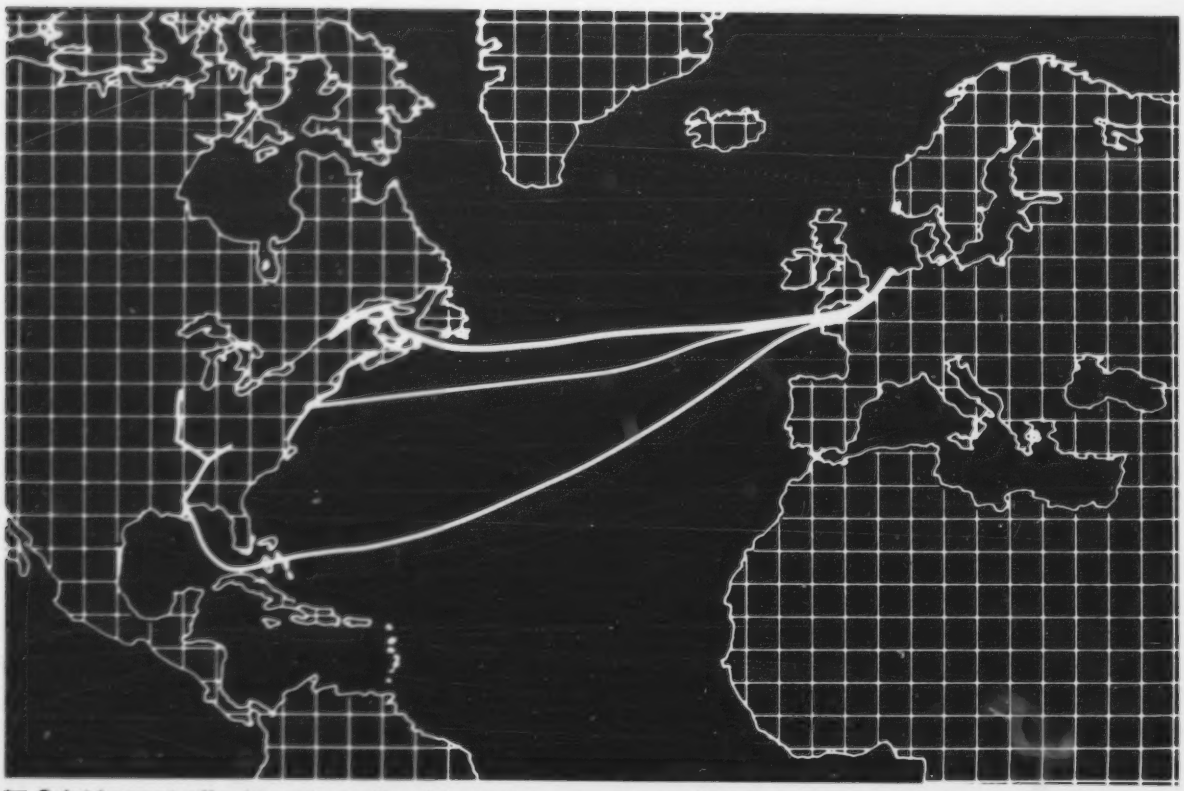


Photo: John Hutchinson

Le Saint-Laurent offre la porte continentale la plus avancée vers l'est et le plus court trajet entre l'Amérique du Nord et de nombreux marchés européens.

Les foyers économiques

Sous le Régime français et jusqu'au XIX[e] siècle, les activités économiques s'étaient développées dans la vallée du Saint-Laurent, essentiellement québécoise, et dans le Sud de l'Ontario. Avec le peuplement et l'industrialisation de la Pennsylvanie, de l'Illinois, de l'Ohio, de l'Indiana, du Michigan et du Wisconsin, la situation a radicalement changé. À cause notamment des richesses houillères au sud des Grands Lacs et du minerai de fer à la tête du lac Supérieur, les lacs offrant un transport particulièrement économique, l'activité industrielle se développa surtout à la source du Saint-Laurent. Pendant un siècle, la région connut un développement spectaculaire. En 1900, le trafic de vrac sur les Grands Lacs s'élevait déjà à 35 000 000 de tonnes. Depuis 1980, il atteint les 200 000 000 de tonnes, et l'approvisionnement des usines de la région, grâce à la construction de la Voie maritime, s'étend jusqu'au Labrador.

Entre 1959 et 1983, le trafic total de la Voie maritime du Saint-Laurent ne s'élevait progressivement que de 18,5 à 45 millions de tonnes métriques dans la section Montréal — Lac Ontario, et de 24,6 à 50,1 millions de tonnes dans la section du canal Welland. On pourra voir à ce sujet le tableau 1, qui rappelle l'évolution du trafic des marchandises dans la Voie maritime de 1956 à 1983.

Bien que la région de Montréal ait connu un développement industriel important, reliant la métropole à ce qu'on a appelé le coeur industriel de l'Amérique, l'activité économique maritime s'est néanmoins polarisée à l'amont.

Dès lors, quelles que soient les raisons qui ont favorisé cet état de fait, le Saint-Laurent s'est de plus en plus défini comme une voie de transport intermédiaire, comme le chaînon d'un réseau commercial international. Cela s'est fait d'autant plus facilement que le Fleuve était frontière et que son aménagement, ou plutôt son utilisation devenait toujours plus concurrentielle par la force des choses. Au total, les foyers économiques dont le développement dépendait du Saint-Laurent ont fini par définir presque mieux que la géographie le sens du courant et la nature acquise du Saint-Laurent aménagé.

Faiblesse ou avantage?

Le premier bénéfice retiré par le Québec réside dans le fait qu'il constitue une grande région maritime du monde, du continent nord-américain et du Canada. Le Québec l'a été et l'est encore. On ne change pas comme on veut le visage du monde, pas plus qu'on ne refait l'histoire à volonté.

Mais le bien possédé par le Québec, à partir du moment où son utilisation principale est devenue le commerce confère ses premiers privilèges stratégiques aux actions qui concourent au commerce maritime.

Les bénéfices en approvisionnement d'eau ou en production hydro-électrique, aussi grands soient-ils, ne constituent pas nécessairement des avantages pour le commerce maritime.

Dès lors, ce que l'on peut appeler le second bénéfice du Québec et son premier avantage stratégique dans le commerce maritime, c'est d'occuper la plus grande partie de la voie d'eau laurentienne et de pouvoir l'utiliser en fonction de tout son potentiel économique.

Le fait que des foyers majeurs d'activités commerciales maritimes extérieurs au Québec se soient développés et se développent encore grâce au Saint-Laurent, ne met le Québec en position de faiblesse que dans la mesure où il ne participe pas assez au développement et à l'organisation de ce commerce maritime. Toutefois, quel que soit le niveau de participation, il ne faut pas hésiter à décrire comme une position stratégique avantageuse, très avantageuse, la conjoncture première.

Tableau 1

Évolution du trafic des marchandises dans la Voie maritime de 1956 à 1983
(en tonnes métriques)

Années	Montréal — Lac Ontario			Canal Welland		
	Vers l'amont	Vers l'aval	Total	Vers l'amont	Vers l'aval	Total
1956	—	—	12 246 926	—	—	20 925 711
1957	—	—	11 059 804	—	—	20 297 573
1958	4 236 848	6 433 892	10 670 740	4 532 216	14 767 731	19 299 947
1959	9 859 396	8 603 676	18 463 072	8 650 091	15 986 095	24 636 186
1960	7 966 686	10 458 859	18 425 545	7 595 726	18 939 591	26 535 317
1961	7 470 330	13 774 225	21 244 555	6 956 067	21 579 729	28 535 796
1962	9 869 878	13 348 635	23 218 514	9 837 088	22 283 511	32 120 599
1963	12 283 527	15 787 862	28 071 389	11 931 922	25 538 593	37 470 515
1964	16 807 010	18 854 140	35 661 150	16 820 710	29 798 947	46 619 657
1965	20 063 218	19 293 715	39 356 933	18 097 391	30 365 394	48 462 785
1966	23 381 932	21 297 085	44 679 017	20 474 083	33 297 172	53 771 255
1967	24 261 386	15 681 393	39 942 779	20 325 165	27 583 534	47 908 699
1968	27 567 040	15 936 692	43 503 732	23 751 872	28 933 508	52 685 380
1969	20 362 424	16 845 512	37 207 936	17 580 432	30 984 102	48 564 534
1970	22 873 273	23 523 808	46 397 081	19 180 524	37 854 148	57 034 672
1971	23 611 105	24 423 612	48 034 717	19 582 487	37 488 823	57 071 310
1972	23 120 793	25 486 927	48 607 720	19 165 470	38 981 856	58 147 326
1973	25 066 189	27 219 499	52 285 688	21 513 793	39 445 223	60 959 016
1974	20 870 763	19 178 890	40 049 653	18 280 279	29 220 677	47 500 956
1975	19 900 223	23 654 814	43 555 037	17 137 864	37 157 171	54 295 035
1976	26 143 555	23 205 716	49 349 271	23 304 389	35 083 182	58 387 571
1977	31 764 812	25 692 497	57 457 309	27 367 349	37 711 195	65 078 544
1978	24 854 039	32 088 641	56 942 680	21 257 777	44 413 215	65 670 992
1979	24 382 965	30 939 128	55 322 093	20 286 150	45 878 396	66 164 546
1980	14 925 615	34 528 494	49 454 109	11 986 348	47 619 633	59 605 981
1981	18 822 201	31 747 056	50 569 251	16 601 880	42 248 995	58 850 875
1982	11 149 898	31 665 416	42 815 314	8 824 477	40 199 632	49 024 104
1983	15 579 017	29 481 964	45 060 981	12 305 327	37 839 759	50 145 086

Source: L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (1956 à 1983), *Rapport(s) sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent.*

Il y a bien plus. L'étude plus détaillée le montrera, les ports du Québec traitent déjà plus du tiers des tonnages manutentionnés au Canada. Cela seul indique clairement que le Québec forme déjà, en matière de commerce maritime, la province canadienne la plus active.

En sommes-nous conscients? En tirons-nous un juste bénéfice? Quelle planification faisons-nous de nos actions? C'est autre chose. En premier lieu, il importe au plus haut point de dresser un bilan des trafics maritimes sur le Saint-Laurent, car tout projet de mise en valeur d'une telle ressource nationale par les Québécois serait faussé s'il ne tenait pas compte de l'utilisation principale de la voie d'eau aux fins du commerce maritime.

Dans les prochaines sections, le rapport contient une description et une analyse des trafics, des infrastructures, des intervenants et des coûts du commerce maritime sur le Saint-Laurent.

1.2 Les trafics maritimes

Par la force des choses, le commerce maritime a des catégories propres. Ainsi les cargaisons de vrac, de conteneurs, de Ro/Ro[1] ou de marchandises diverses réfèrent-elles autant à des produits différents qu'à des techniques de chargement ou de transbordement maritime, ou encore, le cas échéant, à une batellerie diversifiée. L'aménagement des ports n'est évidemment pas indifférent, non plus, dans une économie maritime sinon dans une économie en général.

1 « Les navires rouliers comprennent en principe tous les navires dans lesquels la marchandise peut être embarquée, puis débarquée, par roulage, soit parce qu'elle est constituée d'engins roulants (automobiles, camions ou tracteurs neufs), soit parce qu'elle est chargée sur des engins roulants de manutention ou de transport (camions plats ou bâchés, remorques, élévateurs à fourche, chariots porteurs à pont). Les navires sont conditionnés pour cette manutention horizontale (par opposition à la manutention verticale qui exige des engins de levage). » Selon BOURRIÈRES, P. et CHAMEROY, J., *Ports et navigation modernes*, éditions Eyrolles, Paris 1977, p. 69 et 70.

Le port de Montréal est actif dans un type de trafic qu'on pratique peu sur les Grands Lacs et le Mississippi: le trafic des marchandises générales conteneurisées.

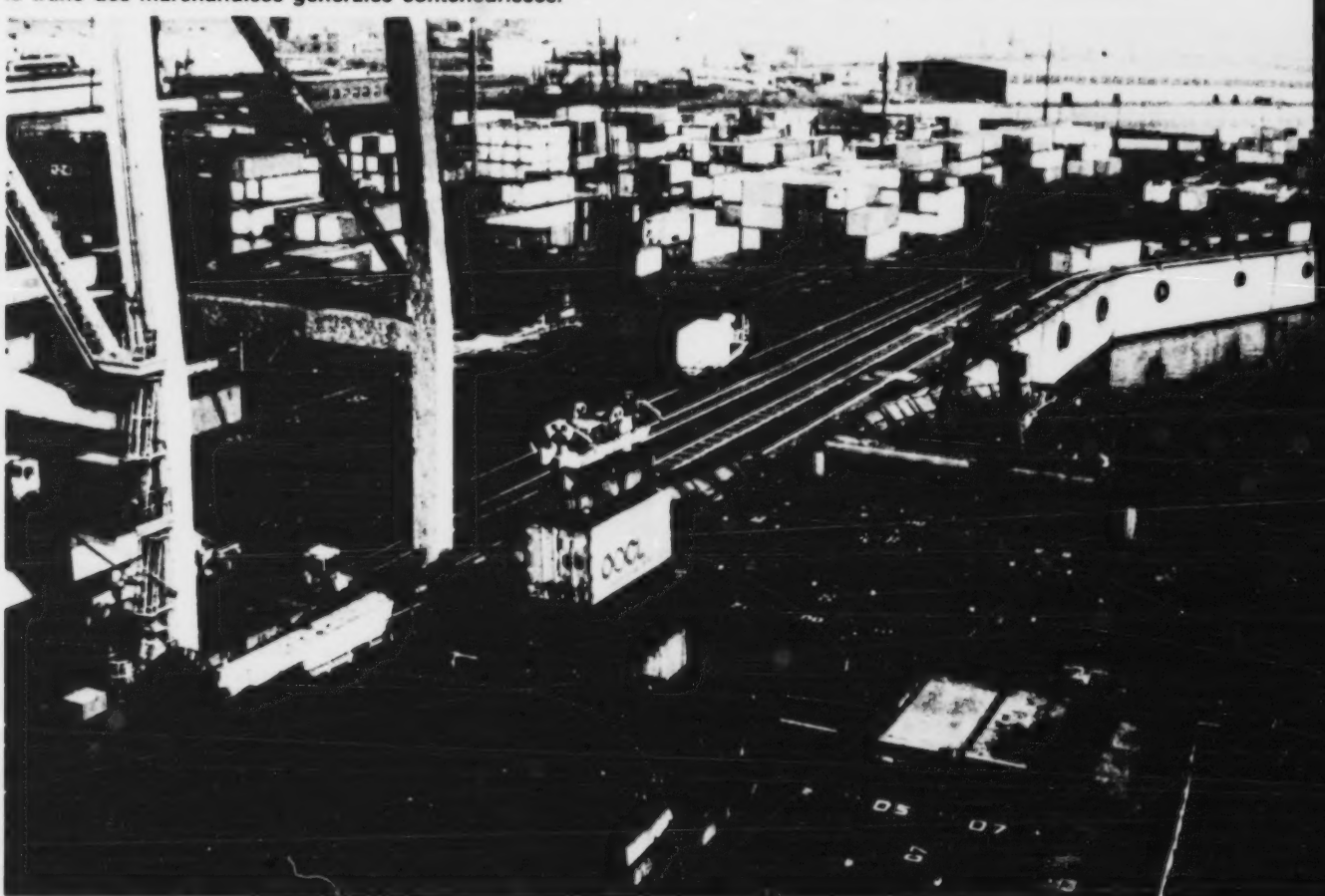


Photo: John Hutchinson

Par ailleurs, le commerce maritime a bien souvent partie liée avec divers modes de transport autres que les transports par eau. Les chemins de fer, les routes, les oléoducs, les gazoducs, tout comme le transport aérien entrent en partie dans l'analyse des trafics maritimes et de l'économie qu'ils soutiennent.

On dira, par exemple, que les exportations en vrac occupent une place importante dans les exportations canadiennes et dans l'évaluation du P.N.B. canadien (voir le tableau 2). Ce n'est pas le cas dans d'autres pays industrialisés. On dira encore que les retombées sur l'emploi varient selon les produits transportés et selon les modes particuliers de transport maritime. Il est connu que le transport des marchandises générales exige plus de manutention et plus de main-d'oeuvre que le transport des vracs (voir le tableau 3).

Ou on s'inquiétera de la complémentarité autant que de la concurrence des modes de transport. Et on comparera à divers points de vue les trafics sur des itinéraires concurrents à certains égards, sur le Mississippi et sur le Saint-Laurent, par exemple.

Parfois, on mettra en relief les bénéfices immédiats de l'exportation de produits manufacturés, par rapport à ceux, moindres, de l'exportation de matières premières non transformées. On soulignera les retombées économiques locales d'expéditions ou d'arrivages, plus avantageuses que celles de transbordements.

En termes économiques, les cargaisons, les produits, l'état du produit — importé afin d'être transformé ou exporté à l'état brut —, l'origine et la destination, le recours au transbordement, pour ne parler que de ces facteurs, sont autant d'éléments intéressants.

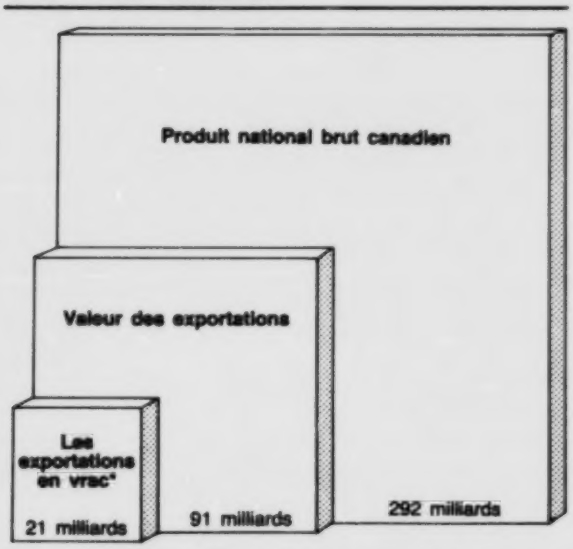
À cause de cela, l'analyse des trafics maritimes donne lieu à un nombre considérable de travaux. Nous avons résumé les plus importants ou les plus récents, cherchant avant tout un bilan.

Les vracs fournissent de loin le plus fort tonnage entre les Grands Lacs et le Fleuve proprement dit; ils comptent pour la majeure partie du cabotage québécois. À ce sujet, nous nous devions d'entrer dans certains détails. Puis nous examinerons le cas des marchandises générales, conteneurisées surtout, car ce marché permet de comprendre mieux l'évolution des ports québécois.

Mais voyons d'abord quelques données générales, intéressantes en elles-mêmes et utiles pour la suite.

Tableau 2

Les exportations canadiennes et le P.N.B. canadien



* Produits forestiers, céréales, charbon, soufre, potasse

Source: RUPPENTHAL, Karl M. (s.d.), *Canada's Ports and Waterborne Trade*, Vancouver, Centre for Transportation Studies, University of British Columbia, p. 5.

Tableau 3

Emplois maritimes selon les produits manutentionnés: l'exemple du port de Houston (par million de tonnes)

Catégories de produits	Nombre d'emplois
Marchandises générales conteneurisées	830[1]
Marchandises générales non conteneurisées	783
Acier	457
Grain	59
Autres vracs secs	30
Produits pétroliers	15
Autres vracs liquides	44

Source: Booz-Allen and Hamilton Inc. (1982), *The Economic Impact of the Port of Houston*. Port of Houston Authority, p. 1-5 et 111-8.

1. Ce nombre et ceux qui suivent sont approximatifs. Ils ont été obtenus en divisant simplement le nombre d'employés à la manutention dans le secteur par le nombre de millions de tonnes manutentionnées au cours de l'année. Il y a lieu de noter par ailleurs que le nombre particulièrement élevé d'emplois pour les marchandises générales conteneurisées semble typique de Houston, ce qui ne rend toutefois pas invalide l'exemple fourni ici.

Quelques points saillants

Le transport maritime est économique. On l'a dit et redit. Il faut le redire à nouveau. À titre d'exemple, puisque l'énergie compte pour beaucoup dans le transport, rappelons quelques données fondamentales.

Par litre de carburant, le transporteur maritime déplace environ 31 tonnes par kilomètre, tandis que le ferroviaire en transporte 25 et le routier 7 seulement.

Bien sûr, beaucoup d'autres facteurs entrent en jeu dans le choix d'un transporteur. La donnée de base n'est pourtant pas négligeable.

Dans les cas des vracs et des marchandises générales, qui retiendront l'attention, la concurrence entre les modes de transport n'est pas de même nature. Dans le premier cas, celui des vracs, les modes maritime ou ferroviaire et les pipelines s'affrontent. Dans le second, celui des marchandises générales, chemins de fer et camions sont en compétition.

Mais puisque nous avons amené les idées de comparaison et de concurrence, voyons-les d'une autre manière, ce qui permettra de souligner quelques traits importants de notre voie d'eau. Comparons brièvement les trafics du Mississippi et de ses affluents à ceux du Saint-Laurent et des Grands Lacs, deux trafics constitués de vracs à plus de 90 %. En l'occurrence, il s'agit de grains, de charbon, de minerai de fer, de produits pétroliers, de sable et de gravier.

En 1980, le trafic total sur le Mississippi et sur ses affluents s'élevait à 584 millions de tonnes métriques ; il était de 200 millions de tonnes sur les Grands Lacs et de 129 millions de tonnes sur le Saint-Laurent proprement dit, comme le rapporte une étude américaine[1]. C'est dire que la voie d'eau américaine véhiculait quatre à cinq fois le volume de marchandise du Saint-Laurent et près de trois fois celui des Grands Lacs. Et pourtant, le Mississippi et ses affluents ont un faible tirant d'eau de 2,75 mètres, et comportent quelque 129 barrages ou écluses et des méandres par centaines, sans compter les bancs de sable qui s'y déplacent fréquemment. Seuls les ports de Baton Rouge et de Nouvelle-Orléans y sont de véritables ports de mer.

Jusqu'à tout récemment, il est vrai, les frais aux utilisateurs n'existaient pas sur le Mississippi et on a pu développer d'autant plus facilement une flotte de barges et des remorqueurs adaptés aux lieux et aux produits. Néanmoins, il en ressort clairement que les avantages géographiques et naturels, tout comme les avantages des aménagements portuaires ou autres ne jouent pas nécessairement à plein ou automatiquement dans l'économie maritime ou fluviale. Il faut compter avec des traditions, des habitudes, des marchés captifs et bien d'autres facteurs du commerce maritime. Il importe aussi d'ajuster l'une à l'autre l'économie marchande et l'économie maritime, si l'on veut en tirer meilleur profit.

Le Saint-Laurent proprement dit se distingue au départ par le fait que tous ses ports sont des ports de mer, jusqu'à Montréal, de beaucoup le port de mer le plus avancé dans les terres à l'est de l'Amérique du Nord. Le Saint-Laurent, unique au monde à ce point de vue, donne accès sur un long parcours à une batellerie océanique de grande dimension. Ce n'est pas le cas de la Voie maritime à l'amont de Montréal, où n'ont accès que de petits océaniques de 20 000 tonnes ou moins. Peut-être vaut-il mieux comparer les ports du Québec aux ports de mer de l'est du continent : Halifax, Saint-Jean, Boston, New York, Baltimore, Norfolk, etc. Mais cette fois encore, les comparaisons se feront prudentes à l'occasion, car l'économie marchande pourrait favoriser ou défavoriser grandement l'économie maritime et diminuer d'autant l'intérêt de la comparaison. Tout comme, à l'inverse, l'économie maritime pourrait inspirer l'économie marchande.

Le port de Montréal est actif dans un type de trafic qu'on pratique peu dans les Grands Lacs et sur le Mississippi : le trafic des marchandises générales conteneurisées. La moitié de ces marchandises provient de Montréal, entendons la région qui s'y rattache (le Québec, le Nord-Est des États-Unis et l'Ontario), ou y est destinée. L'autre moitié y est transbordée pour le compte d'un arrière-pays plus grand, en particulier la région américaine des Grands Lacs. Les marchandises sont acheminées par chemin de fer et par route.

Il s'agit avant tout d'échanges sur la route de l'Atlantique Nord avec l'Europe de l'Ouest. Les administrateurs des ports de Halifax, de Saint-Jean, de Boston, surtout de New York, de Baltimore et de Philadelphie, ainsi que des politiciens, ont souhaité que passe par leurs ports un trafic « détourné » vers Montréal. Là n'est pas l'avis des expéditeurs, pour lesquels la route de Montréal constitue le chemin le plus

1. U.S. Army Corps of Engineers (1981), *Waterborne Commerce of the United States*, 1981.

efficace et le plus économique. Quant à penser que les transporteurs du Saint-Laurent couperaient les prix et opéreraient à perte, faussant les règles du jeu, c'est une opinion démentie par l'étude Riendeau, entres autres[1]. Pour le trafic de l'Atlantique Nord, Montréal fournit effectivement la route la plus économique quand il s'agit de desservir l'Ontario et toute la région des Grands Lacs.

Voilà un cas où les avantages du Fleuve aménagé jouent en faveur de l'économie marchande et maritime, et où une étude poussée a permis de mieux définir les termes d'une concurrence fort légitime.

Mais venons-en à quelques données générales immédiatement utiles à la description des trafics de vracs et de marchandises générales sur le Saint-Laurent, de même qu'à une première analyse des données particulières.

Si l'on considère le trafic maritime international et quelques comparaisons canadiennes à ce sujet, on note que l'Ontario voyait son trafic international augmenter de 27 % pendant que celui du Québec quintuplait, c'est-à-dire augmentait d'un peu plus de 400 %. De 23,1 millions de tonnes métriques en 1950, le trafic international ontarien passait à 29,4 millions de tonnes métriques en 1982. Du même coup, la part de l'Ontario dans l'ensemble du marché international canadien diminuait de 44 % à 17 %. Durant la même période, le trafic international québécois passait de 13,5 millions de tonnes métriques à 68 millions de tonnes métriques. Et sa part dans l'ensemble canadien augmentait de 26 % à 39 %.

Par ailleurs, en 1982, sept des treize principaux ports du Canada, pour ce qui est du tonnage, sont des ports du Québec, les six autres étant partagés entre la Colombie-Britannique (1), l'Ontario (3), la Nouvelle-Écosse (2) et le Nouveau-Brunswick (1). Le total québécois du tonnage domine alors largement le total de chaque autre province. Le tableau 4 illustre la situation.

Tableau 4

Trafic des principaux ports en importance au Canada en 1982
(tonnes métriques)

Ports	Tonnage total
Vancouver, C.-B.	51 649 114
Port-Cartier, QC	22 928 520
Thunder Bay, ONT.	22 339 120
Montréal, QC	19 105 441
Sept-Îles, QC	18 821 925
Québec, QC	14 411 148
Halifax, N.-É.	10 099 982
Saint-Jean, N.-B.	8 739 084
Baie-Comeau, QC	8 079 601
Hamilton, ONT.	7 927 773
Sorel, QC	4 621 939
Sarnia, ONT.	4 459 732
Baie des Ha! Ha!, QC	3 785 492

Source: Statistique Canada, statistiques non publiées.

1. RIENDEAU, B. (1974), *Concurrence et complémentarité des ports du Québec par rapport à d'autres ports au Canada et aux États-Unis*. Collection *Études et recherches*, Office de planification et de développement du Québec (OPDQ), 255 p. Au sujet des « détournements », on pourra consulter avec grand profit: FAIVRE, Jérome, ARCHAMBAULT, Michel et KURASAWA Hiroshi (1984), *Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation, Marchandises générales 1981*, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, DT 20-84-19, 108 p.

Le trafic maritime québécois

Les ports du Québec sont nombreux comme on sait et comme en atteste la carte au tableau 6.

Le trafic maritime total y a pratiquement quadruplé en trente ans, passant de 26,9 millions de tonnes métriques en 1952 à quelque 103 millions de tonnes en 1982 (283 %). Pendant ce temps, le trafic canadien passait de 117,8 millions de tonnes à 305,8 millions (160 %).

Les tableaux 7 et 8 résument cette évolution et soulignent que la part du trafic maritime québécois dans l'ensemble canadien est passée de 23 % en 1952, à 34 % en 1982.

Pour ce qui est du trafic québécois, il est intéressant de noter qu'il se répartissait en 1982 entre dix ports (voir le tableau 5). Dans les tableaux 9 à 14, sous forme de graphiques, nous avons résumé l'évolution de certains ports québécois en ce qui a trait au total des marchandises chargées et déchargées ou au total des marchandises manutentionnées.

On ne saurait l'ignorer plus longtemps, les ports du Québec font de ce territoire la région par excellence du commerce maritime canadien.

En outre, au premier regard, la croissance du trafic québécois paraît attribuable à la hausse du trafic international. En 1952 en effet, ce dernier représentait 50 % du trafic total au Québec; en 1982, ce pourcentage s'élevait à 66 %, le trafic international du Québec étant passé de 13,6 millions de tonnes à 67,9 millions de tonnes (cinq fois plus). Pendant ce temps, le trafic au Québec des marchandises canadiennes[1] ne faisait que tripler, passant de 11,3 millions de tonnes à 35,1 millions de tonnes.

Dans le trafic international: une hausse de 400 %; dans le trafic des marchandises canadiennes[1]: une hausse de 209 %.

Quelle est l'évolution prévisible des trafics d'ici la fin du siècle? La question est fort pertinente, mais pas moins ardue pour autant. On connaît le caractère aléatoire des prévisions économiques! Néanmoins, nous aurons à coeur dans la suite du texte, de soupeser quelques hypothèses vraisemblables à ce sujet.

Abordons maintenant, distinctement, les trafics des vracs et des marchandises générales conteneurisées, qui sont au centre des activités commerciales maritimes au Québec. Après quoi, on pourra mieux comprendre l'état des infrastructures et des équipements, la multiplicité des intervenants et la répartition des coûts d'entretien ou de fonctionnement.

Tableau 5

Trafic maritime des principaux ports québécois en 1982
(en tonnes métriques)

Ports	Trafic total	Trafic inter.	Trafic nat.
1. Port-Cartier	22 928 520	19 103 037	3 825 483
2. Montréal	19 105 441	9 372 164	9 733 277
3. Sept-Îles	18 821 925	16 020 735	2 801 190
4. Québec	14 411 148	7 164 534	7 246 614
5. Baie-Comeau	8 079 601	5 159 584	2 920 017
6. Sorel	4 621 939	2 263 098	2 358 841
7. Baie-des-Ha! Ha!	3 785 492	3 324 536	460 956
8. Trois-Rivières	2 257 921	1 350 217	907 704
9. Havre-Saint-Pierre	1 790 142	281 079	1 509 063
10. Contrecoeur	1 259 756	572 807	686 949
Total dix ports	**97 061 885**	**64 611 791**	**32 450 094**
Total Québec	**103 045 278**	**67 906 613**	**35 138 665**
% des dix ports/Québec	94 %	95 %	92 %

Source: Statistique Canada. Statistiques non publiées.

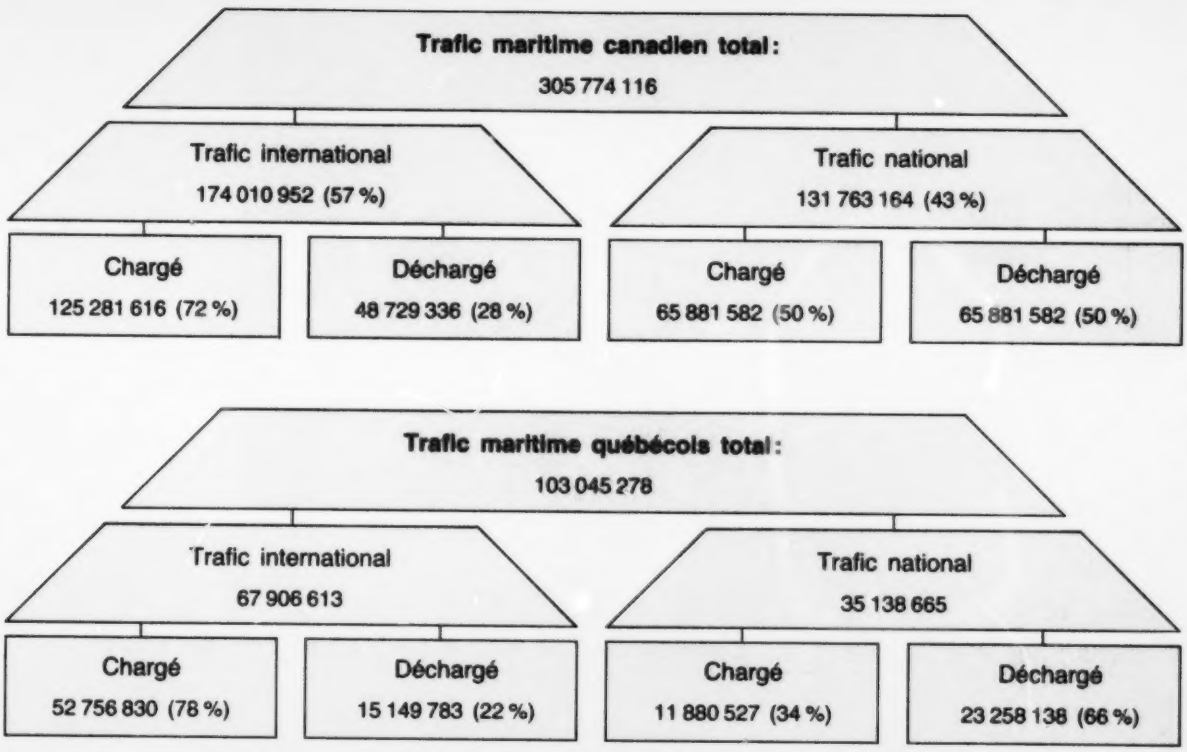
1. Marchandises à destination ou en provenance d'un port canadien.

Tableau 6

Les ports du Québec

Tableau 7

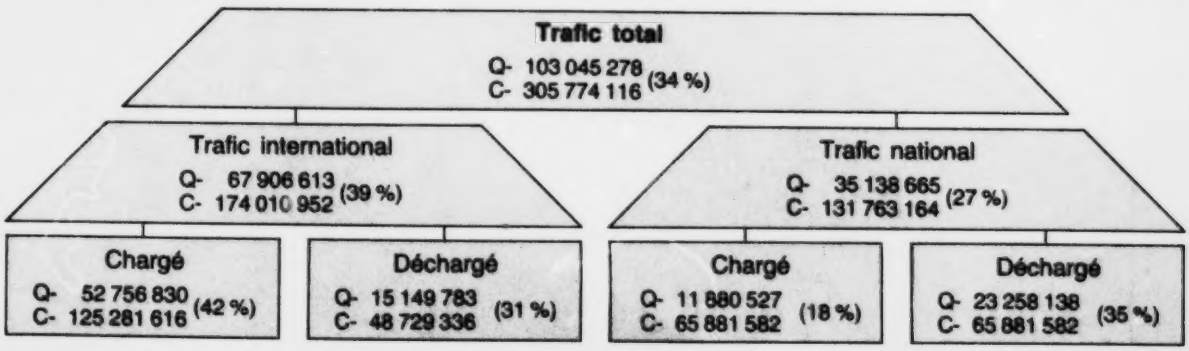
Trafic maritime canadien et québécois en 1982
(tonnes métriques)



Source: Statistique Canada. Statistiques non publiées.

Tableau 8

La part du Québec dans le trafic canadien en 1982



Source: Statistique Canada. Statistiques non publiées

Tableau 9

Évolution des marchandises manutentionnées de 1959 à 1981 au port de Port-Cartier

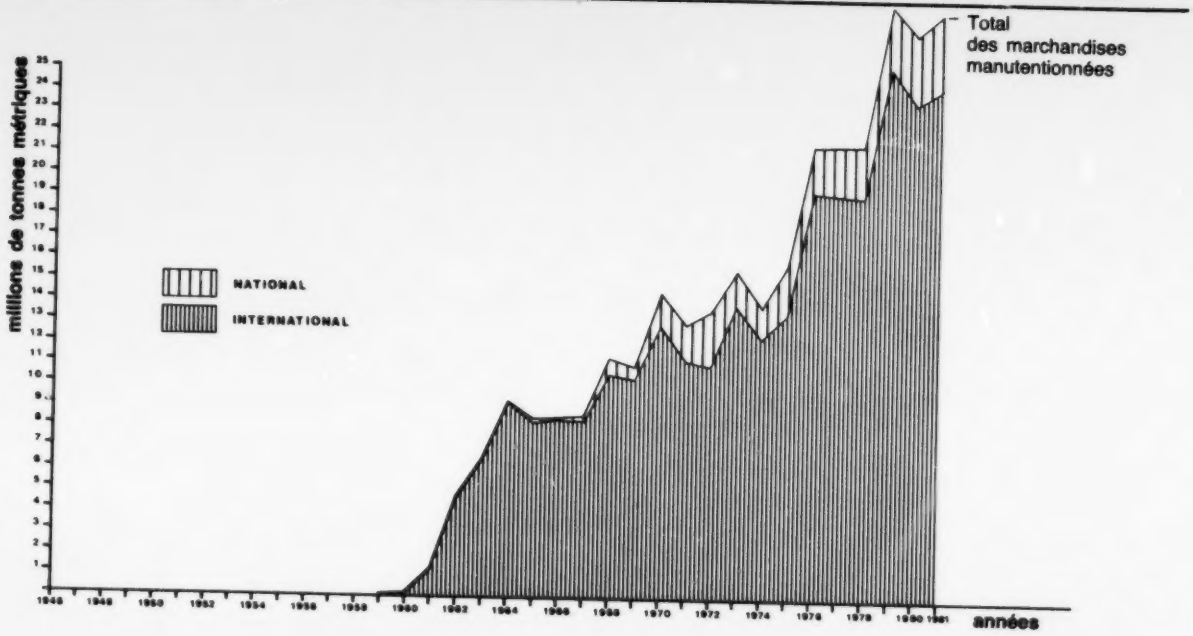


Tableau 10

Évolution des marchandises manutentionnées de 1946 à 1981 au port de Sept-Îles

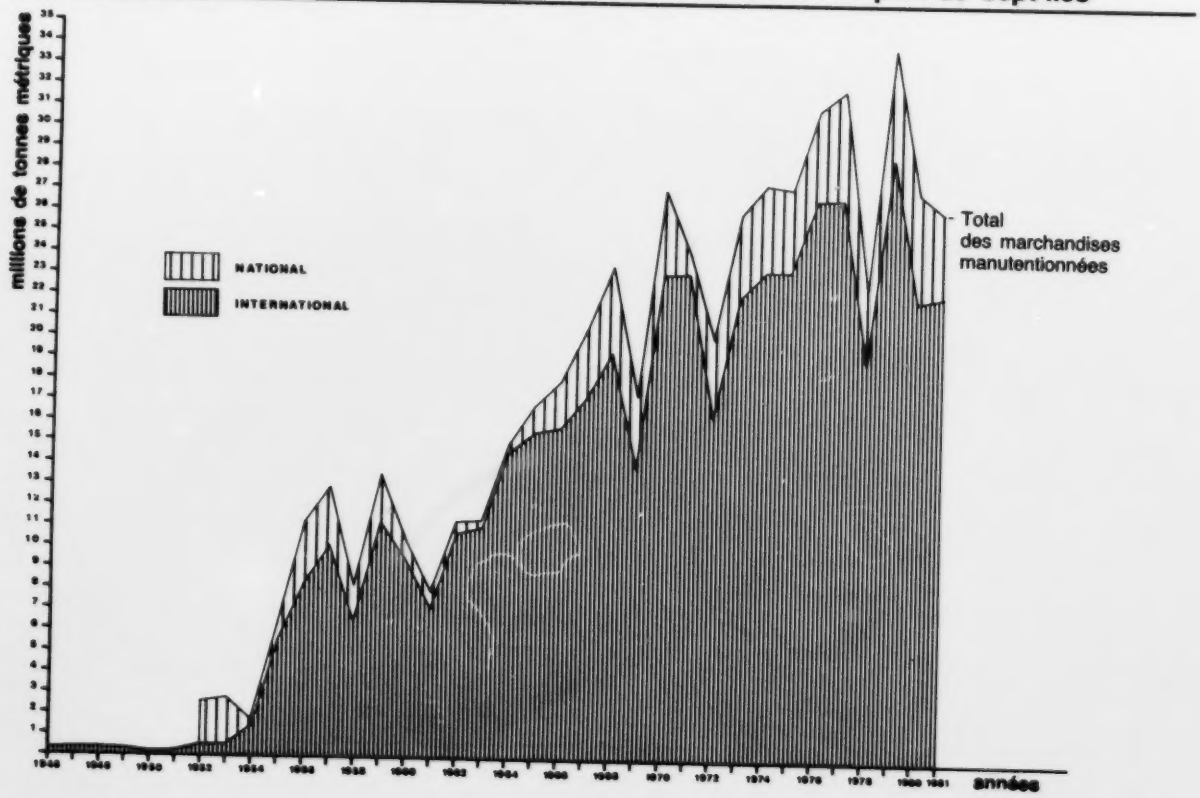


Tableau 11

Évolution des marchandises manutentionnées de 1946 à 1981 au port de Québec

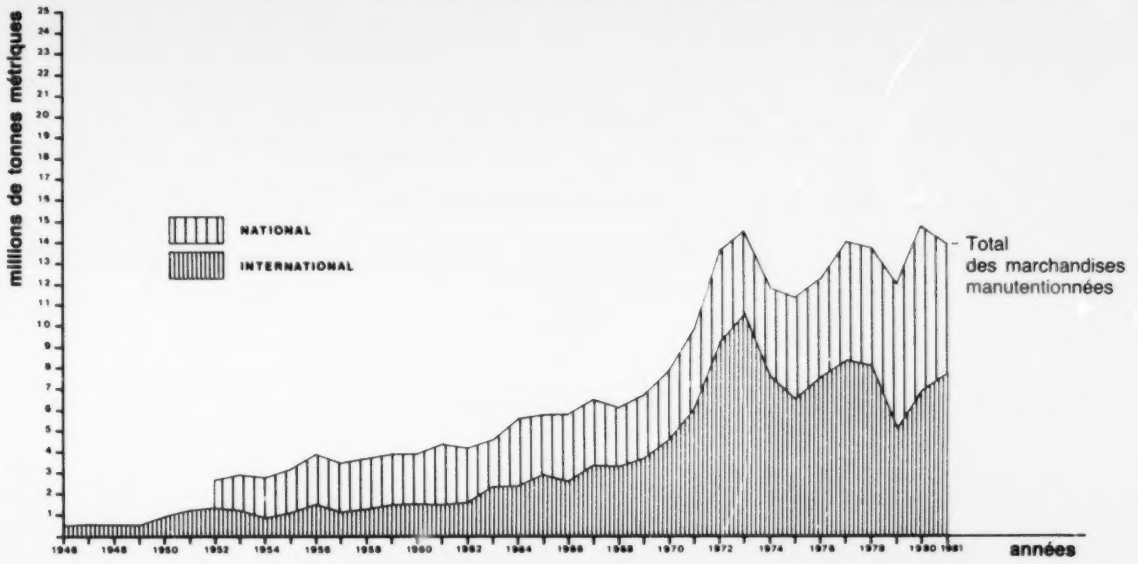
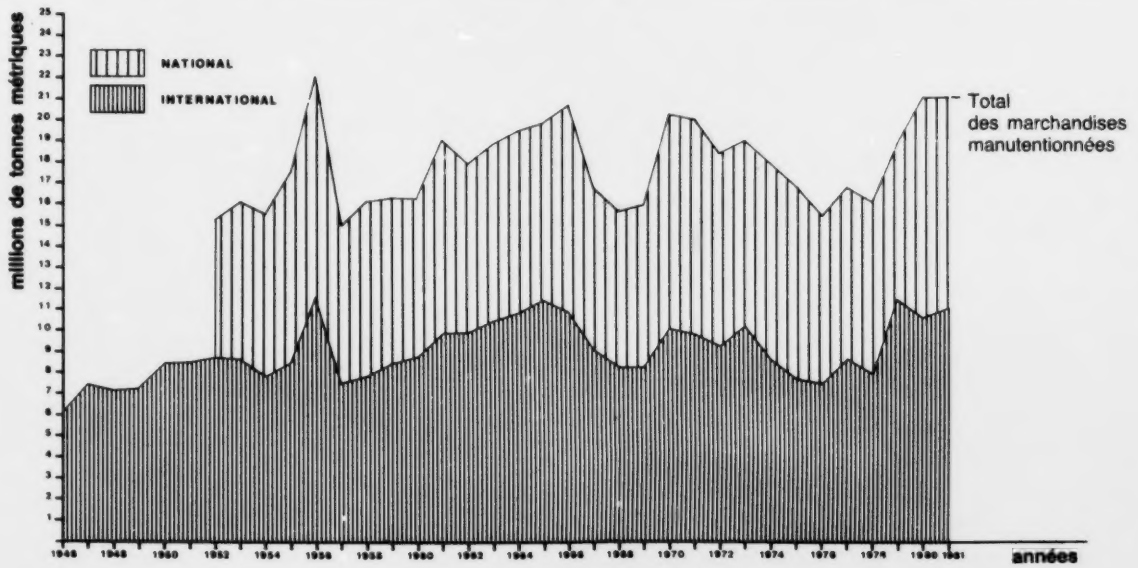


Tableau 12

Évolution des marchandises manutentionnées de 1946 à 1981 au port de Montréal



Tableaux 13 et 14

Évolution du total des marchandises chargées et déchargées dans certains ports canadiens de 1950 à 1982

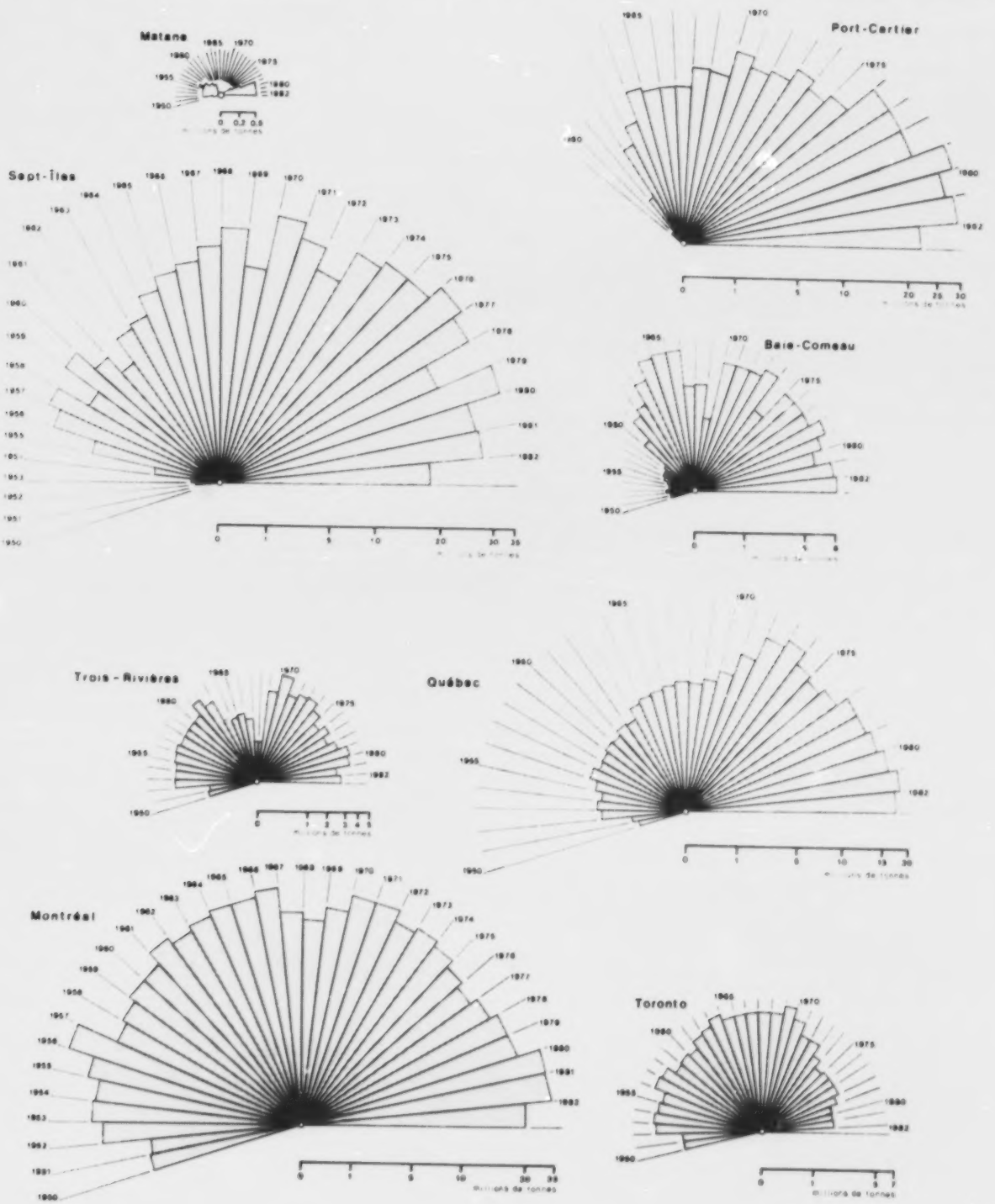


Photo Gouvernement du Québec

Les grains dominent l'ensemble du trafic maritime laurentien.

1.2.1 Les vracs

Les vracs constituent de loin les plus forts tonnages transportés sur le Saint-Laurent. À leur sujet, on s'interroge même périodiquement sur la capacité de la Voie maritime et des installations portuaires: peuvent-elles répondre encore longtemps aux besoins du transport des vracs?

Il en est sorti récemment de nombreuses études où l'on s'est efforcé, au bénéfice des commanditaires, d'évaluer les marchés potentiels ou les besoins éventuels d'équipement. Tour à tour, les céréales, le charbon, le soufre, la potasse, par exemple, sont objets particuliers d'étude. Et on peut tirer de nombreuses données des travaux disponibles.

Citons, entre autres études, dans l'ordre chronologique:

Dominion Bryden Ltd. et Westburn Development Consultants Ltd. (1978), *Grain Movement on the Great Lakes to 1990*, Rapport préparé pour la Dominion Marine Association.

Great Lakes/Seaway Task Force (1981), *The Great Lakes/St. Lawrence Seaway: Setting a Course for the '80s*, Toronto, Government of Ontario.

Abe, Peter W (1982), *Factors Affecting the Level of U.S. Grain Exports from the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System*, Madison, University of Wisconsin.

Acres Consulting Services Ltd. et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980-2000*, Rapport préparé pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Conseil des Ports nationaux, Service des études de marché (1982), *Le soufre: économie, commercialisation et transport. Étude et prévisions jusqu'à l'an 2000.*

Thompson, S.R. et Johnson, R.L. (1982), *Grain Transportation on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway*, Ann Arbor, Michigan State University, Michigan Sea Grant, Extension Bulletin E-1482.

Dans notre exposé, nous nous appuierons principalement sur le rapport conjoint de Acres Consulting Services Ltd. et de Data Resources Inc., préparé à l'intention des administrateurs américains et canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent. On y analyse les principaux trafics de part et d'autre de la frontière canado-américaine, mettant en relief ce qui peut en influencer le volume. Le cas échant, nous nous référerons à d'autres travaux pour certaines précisions.

Et nous traiterons des vracs selon l'importance décroissante des volumes transportés sur le Fleuve:

1. les grains (céréales, oléagineux et fèves);
2. le minerai de fer;
3. le charbon et les produits pétroliers;
4. les autres vracs (sel, alumine, etc.).

Les grains

Parmi les vracs, ce sont les grains qui comptent désormais pour les plus forts volumes exportés.

Afin que l'on ait une idée de l'importance de la culture des grains en Amérique du Nord — le continent devenu le plus grand exportateur de grains dans le monde —, nous renvoyons aux tableaux 17 à 21, où se retrouve une cartographie établie en 1975 des zones de culture du blé, du maïs, de l'avoine et du seigle, de l'orge et du riz ainsi que du soya.

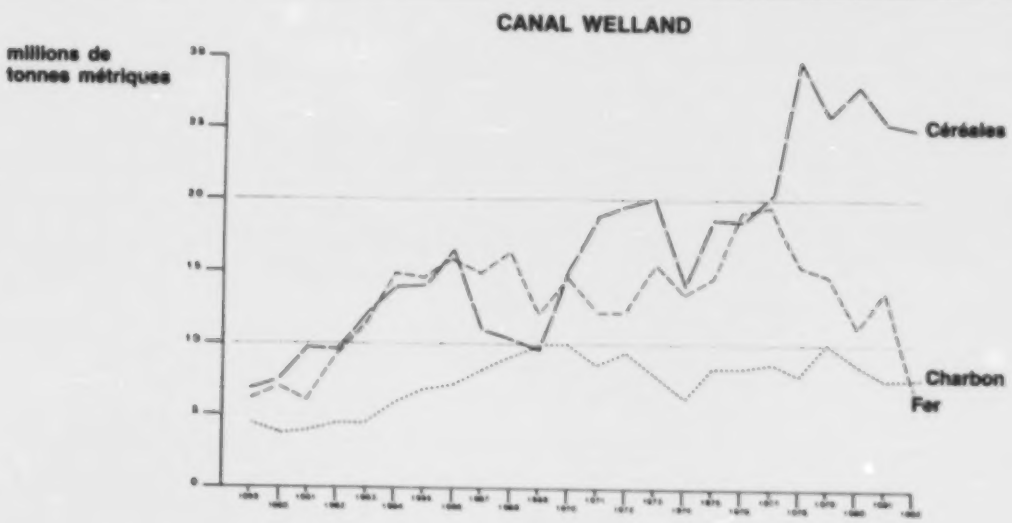
Mais l'on doit surtout retenir que les grains dominent l'ensemble du trafic dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a peu de temps, 43 % environ du volume transité par le canal Welland était attribuable aux grains, tandis que 48 % environ du trafic entre Montréal et le lac Ontario dépendait de ces mêmes marchandises.

On verra à ce sujet, aux tableaux 15 et 16, deux graphiques illustrant l'évolution des trafics dans les deux principales portions de la Voie maritime. On pourra ainsi constater que depuis plusieurs années le trafic des céréales a pris un essor caractéristique.

Tableaux 15 et 16

Voie maritime du Saint-Laurent

Évolution du trafic selon le type de marchandises de 1959 à 1982



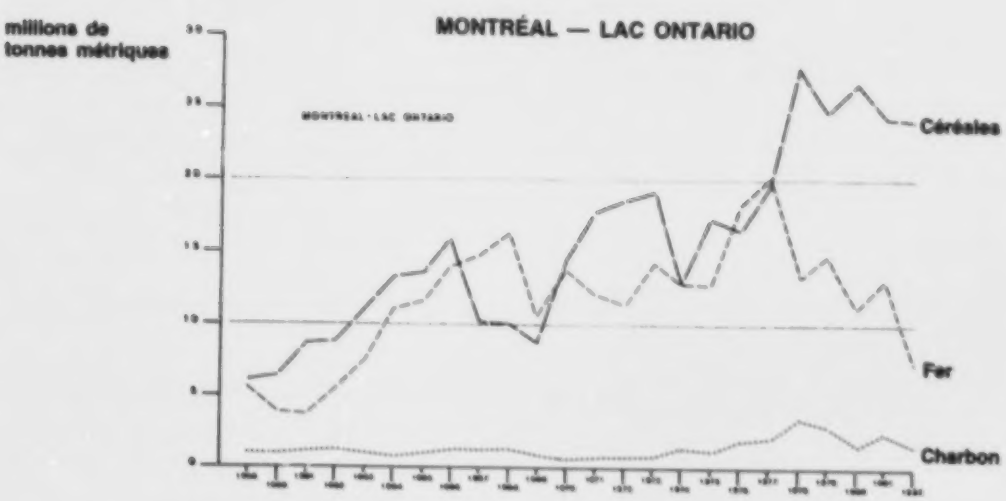


Tableau 17

Zones de culture du blé

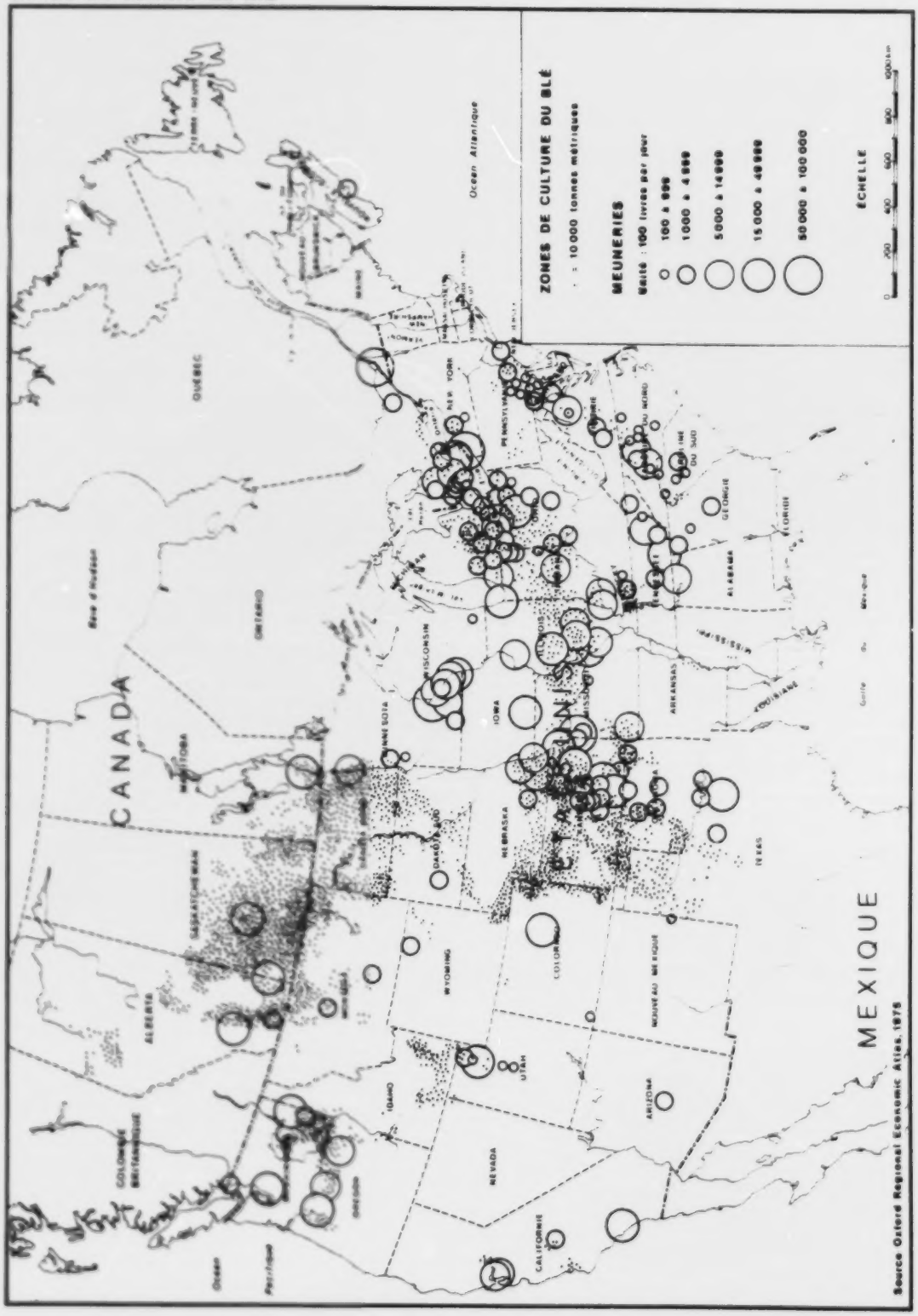


Tableau 18

Zones de culture du maïs

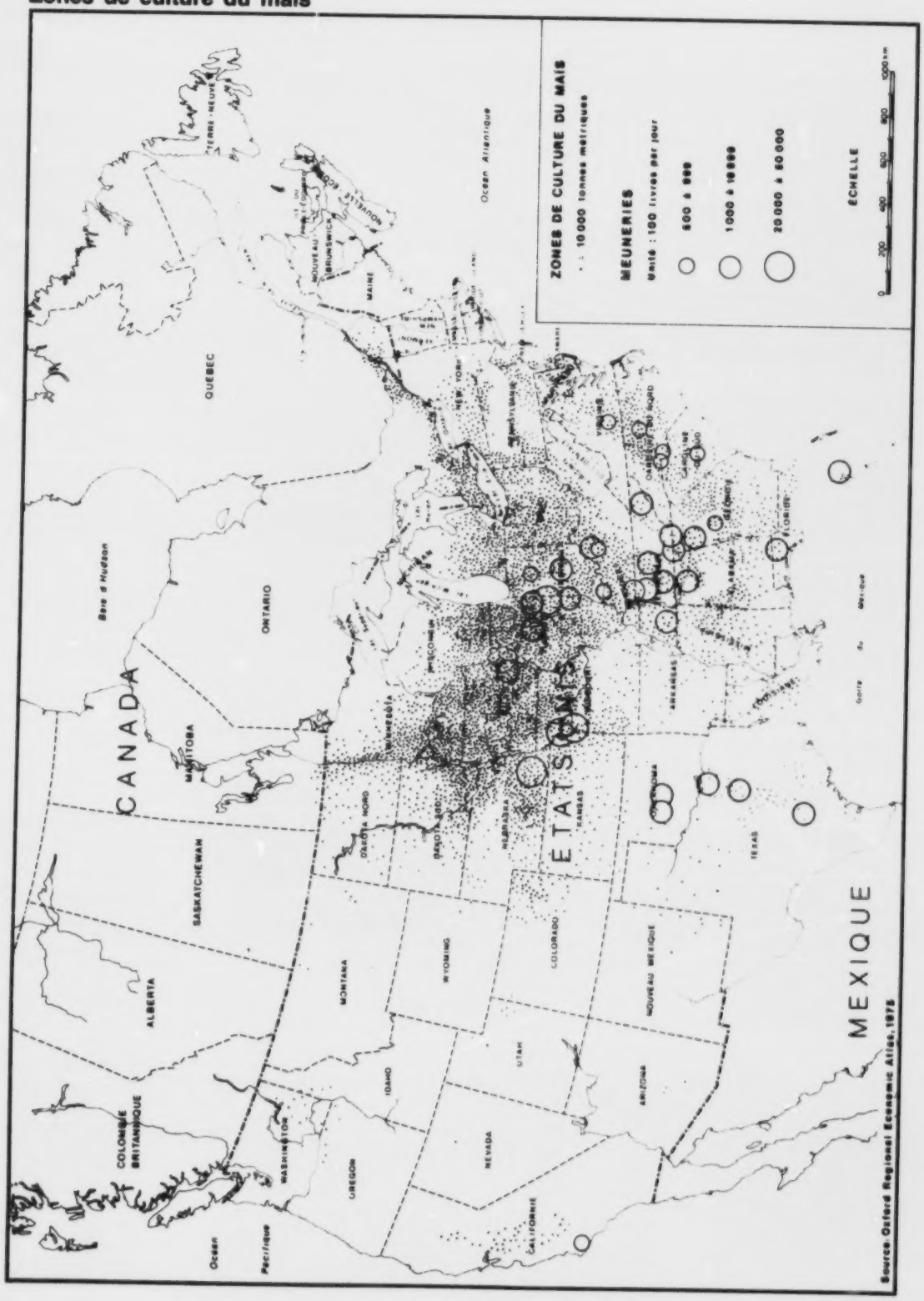


Tableau 19

Zones de culture de l'avoine et du seigle

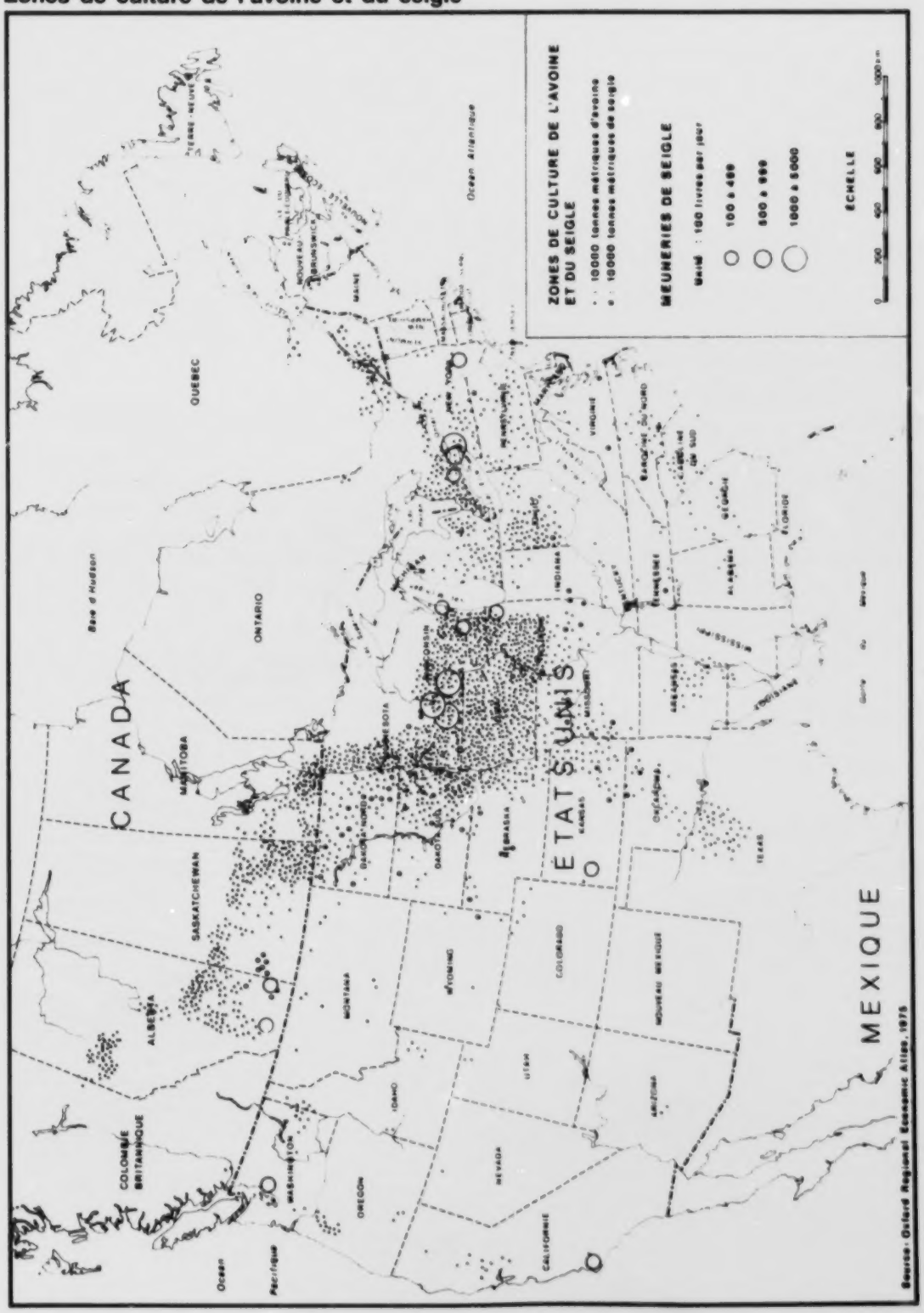


Tableau 20

Zones de culture de l'orge et du riz

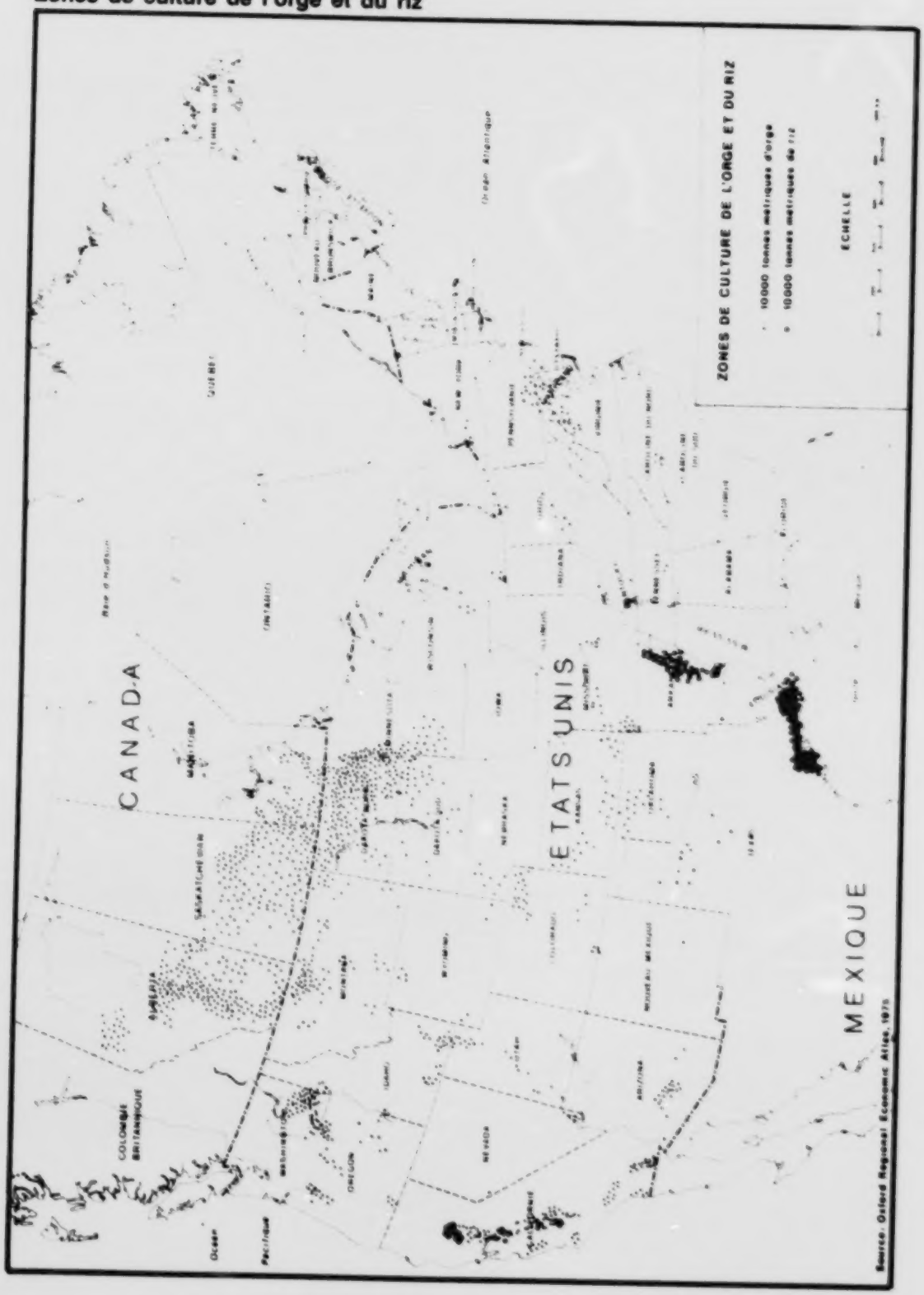
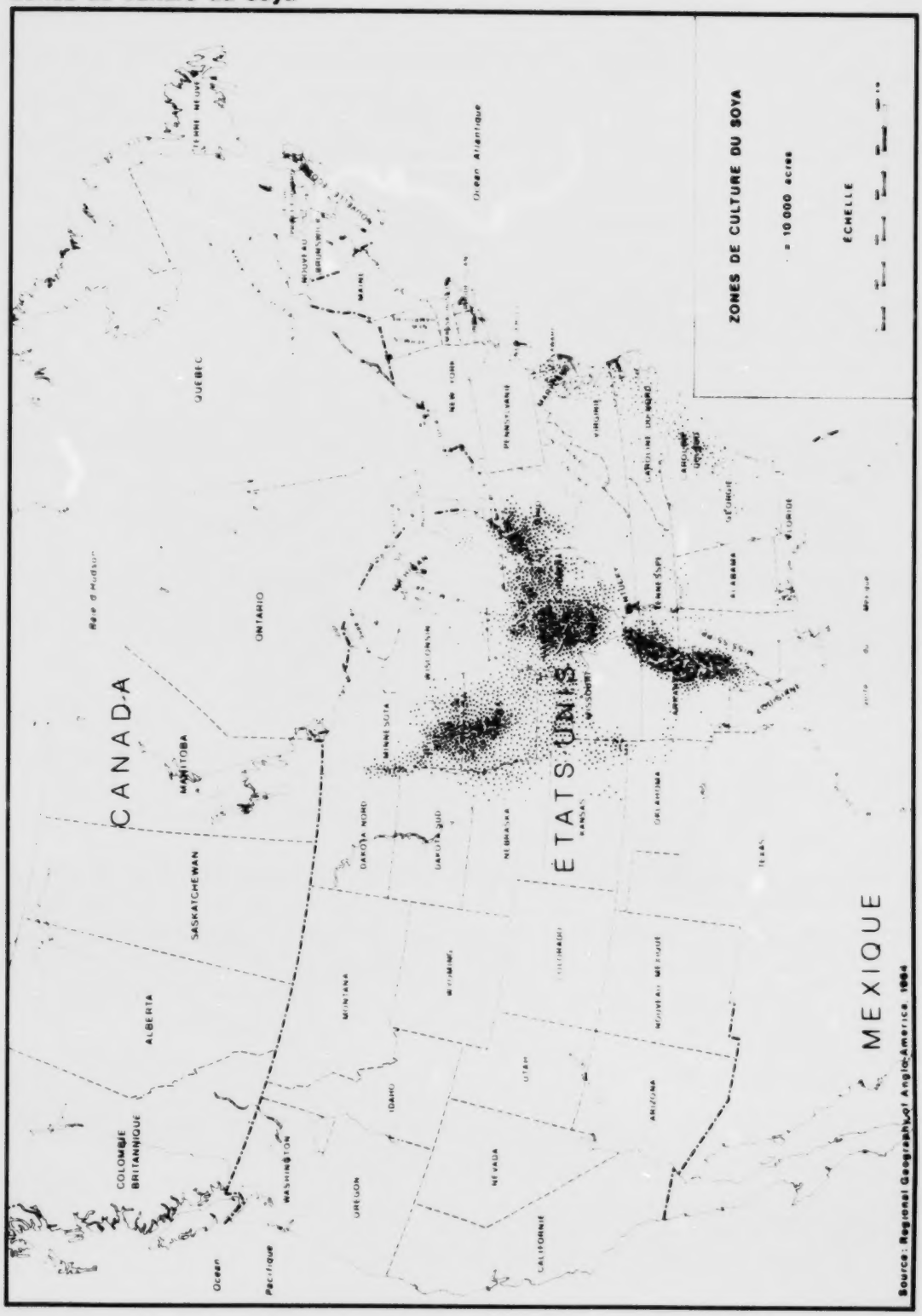


Tableau 21

Zones de culture du soya



Quant aux ports du Saint-Laurent, il y a lieu de rappeler que les grains occupent quelque 25 % de leur trafic.

Nous estimons que le transport maritime des grains peut croître à moyen terme et qu'il vaut la peine d'examiner attentivement les mécanismes complexes de leur circulation. Comment d'ailleurs comprendre le bien-fondé des prévisions contenues dans *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000* sans revoir, avec les auteurs, les points d'appui de leurs prévisions ?

Au départ, on s'appuie sur des projections détaillées de la production et de la consommation mondiales, projections établies en rapport avec la croissance des populations et des revenus per capita, de même qu'en rapport avec les possibilités d'approvisionnement.

Connaissant la demande d'importation et ayant analysé la production, la consommation domestique et les mouvements d'exportation au Canada et aux États-Unis, on est en mesure de prédire avec vraisemblance la participation du Canada et des États-Unis au commerce mondial.

Par la suite, la part du trafic dans la Voie maritime est évaluée en tenant compte des volumes déjà exportés et de la direction des flux, bref de la part historique si l'on peut dire de la Voie maritime, puis en estimant les changements prévisibles dans les coûts logistiques et dans les routes alternatives.

Les statistiques regroupent généralement les grains en quatre catégories : le blé (dur ou mou), les grains de provende (maïs, avoine, orge, seigle, sorgho et, au Canada, criblures de grains), les oléagineux (soya, canola, lin et tournesol) et les fèves et pois secs. Ces derniers sont cependant peu importants dans le trafic du Saint-Laurent. Les statistiques traitent à part le maïs et la fève soya à cause de leur importance particulière dans la production américaine.

Quant au modèle économétrique à la base des études que nous utilisons, il est dit « Michigan State University Agricultural Model » ou plus simplement appelé « modèle MSU »[1]. Il combine un modèle détaillé pour les États-Unis et un modèle de neuf régions dans le monde, modèles auxquels les consultants dont nous nous inspirons ont ajouté les résultats d'une analyse exhaustive originale en ce qui concerne le Canada.

Voici quelles régions importatrices et quelles régions exportatrices ont été finalement retenues par les consultants Acres Consulting Services Ltd. et Data Resources Inc. :

Régions	Blé	Grains de provende	Fèves soya
Régions exportatrices[2]			
Canada	X	X	
Australie	X	X	
Argentine	X	X	X
Brésil			X
États-Unis	X	X	X
Régions importatrices			
Pays d'économie développée[3]	X	X	X
Bloc soviétique	X	X	X
Pays en voie de développement[4]	X	X	X
Chine	X	X	X
Tous les autres pays[5]	X	X	

Les perspectives

On prévoit un accroissement notable de la production mondiale des céréales. D'ici l'an 2000, elle passerait de 1 158 millions de tonnes à 1 936 millions de tonnes, soit une production accrue de 67 pour cent. Cet accroissement résulterait principalement d'une augmentation de 58 pour cent dans la production du blé et d'une augmentation de 73 pour cent dans la production des grains de provende.

Par ailleurs, la production des quatre principales régions exportatrices (États-Unis, Canada, Australie et Argentine) augmenterait, elle,

1. Pour sa part, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent se soucie de mettre au point un modèle approprié à la planification du transport proprement dit. Une première version a été présentée par M.H. Ghonima au colloque intitulé « The Seaway Economic Planning System » tenu à Jasper en mai 1984, sous l'égide du Groupe de recherche sur les transports au Canada.
2. L'étude ne tient pas compte des exportations européennes.
3. Europe de l'Ouest, Japon, Israël, Afrique du Sud et Nouvelle-Zélande.
4. Caraïbes, Amérique latine, Afrique, Moyen-Orient, Extrême-Orient, Sud-Est asiatique.
5. Ils représentent 5 % seulement du marché.

de 76 pour cent, alors que celle des régions importatrices n'augmenterait que de 64 pour cent durant la même période.

En tenant compte de la consommation per capita dans les régions tant importatrices qu'exportatrices, on en arrive à déterminer quelle serait l'évolution des exportations depuis les États-Unis et le Canada.

Entre 1980 et l'an 2000, les exportations nettes des États-Unis, en millions de tonnes, passeront :

- de 42,0 à 73,2 pour ce qui est du *blé* ;
- de 74,1 à 154,0 pour ce qui est des *grains de provende* ;
- de 26,8 à 57,6 pour ce qui est des *fèves soya* ;
- et augmenteront légèrement (quelques millions de tonnes) pour ce qui est du *tournesol*.

Et les exportations du Canada, toujours en millions de tonnes, passeront

- de 16,0 à 24,5 pour ce qui est du *blé* ;
- de 3,0 à 12,7 pour ce qui est des *grains de provende*.

Ainsi les États-Unis et le Canada accapareraient-ils ensemble environ 80 % du marché d'exportation du blé et des grains de provende, les États-Unis fournissant par ailleurs, à eux seuls, 70 % du marché des fèves soya.

Quant aux régions importatrices, les trois premières d'entre elles (les pays dont l'économie est dite développée, le bloc soviétique et les pays en voie de développement) se répartiraient comme suit les grains exportés en l'an 2000 :

	Blé	Grains de provende	Fèves soya
Pays dont l'économie est dite développée	—	35 %	62 %
Bloc soviétique	23 %	21 %	21 %
Pays dont l'économie est dite en voie de développement	53 %	40 %	13 %

Même si le commerce des grains fluctue et demeure susceptible d'être influencé par des facteurs politiques ou économiques difficilement pondérables[1], tels l'embargo décrété par les États-Unis sur les exportations des grains vers l'U.R.S.S. après l'invasion de l'Afghanistan et l'endettement de pays en voie de développement, un scénario plausible des marchés demeure essentiel à l'évaluation des routes qu'emprunteraient les exportations en provenance de l'Amérique du Nord.

Et c'est à cette évaluation qu'il nous faut maintenant accorder notre attention, nous efforçant de circonscrire progressivement le transport et le commerce par le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Le transport des grains nord-américains

Une hypothèse plausible : les céréales emprunteront la route la plus économique, ce qui voudrait dire en l'occurrence la route maritime et, puisqu'il y en a plusieurs, la plus courte d'entre elles.

Toutefois, on le sait bien, la logique de l'action commerciale est plus complexe. Par exemple, il est évident que les lieux d'origine et les lieux de destination des cargaisons délimitent des trajets dont le plus court n'est pas nécessairement le plus économique, ou vice versa. Même si, toutes autres conditions étant égales, le mode maritime est en principe plus économique que le mode ferroviaire et ce dernier plus économique que le mode routier, il se peut que l'un ou l'autre des modes de transport bénéficie d'avantages modifiant les termes fondamentaux ou habituels de la concurrence.

Au Canada, par exemple, les tarifs du Nid-de-Corbeau[2], comme ceux de l'At and East[3], sont en révision. On ne peut tenir pour acquis que la situation présente durera ou que le résultat de la révision sanctionnera tels ou tels avantages. Il y va cependant d'un enjeu non négligeable dans l'évolution prévisible des coûts et des choix du transport et il est essentiel de rester aux aguets afin d'étudier aussitôt que possible l'influence qu'aurait la fixation de tel ou tel tarif, sinon l'abolition de ces mesures gouvernementales et leur remplacement, le cas échéant.

1. À ce sujet, voir VEEMAN, Terry, et VEEMAN, Michele (1984), *The Future of Grain*, Ottawa, Canadian Institute for Economic Policy, p. 31-33.
2. Tarifs avantageux (durant de longues décennies, ceux de 1897) accordés aux transports de céréales de l'Ouest canadien destinées à l'exportation.
3. Montants compensatoires versés par le gouvernement fédéral aux compagnies ferroviaires transportant certaines céréales entre la baie Georgienne et les ports à l'est de Montréal aux tarifs de 1960.

Toute subvention ou toute charge additionnelle affectant l'un ou l'autre des modes de transport, qu'elle soit directe ou déguisée, change les règles de la compétition entre ces modes sinon la validité d'une planification donnée concernant un mode de transport. Tout comme, dans les faits, la stabilité d'une main-d'oeuvre pourrait conférer à un mode de transport coûteux un avantage décisif ayant trait à la sécurité de la livraison, qui amoindrirait la différence des coûts. Ou tout comme l'obligation d'augmenter le nombre des transbordements en route pourrait annuler les avantages évidents de tel ou tel mode de transport principal.

De plus, il va de soi que les contrecoups de l'économie générale peuvent affecter grandement le transport maritime. En période de récession économique, par exemple, on sera tenté, s'il y a surcapacité des transporteurs, de prévenir les retours à lège, au point de couper temporairement les prix au minimum. Il est arrivé que certains chargent à peine le coût du combustible et ne craignent pas, apparemment, les risques financiers ainsi encourus.

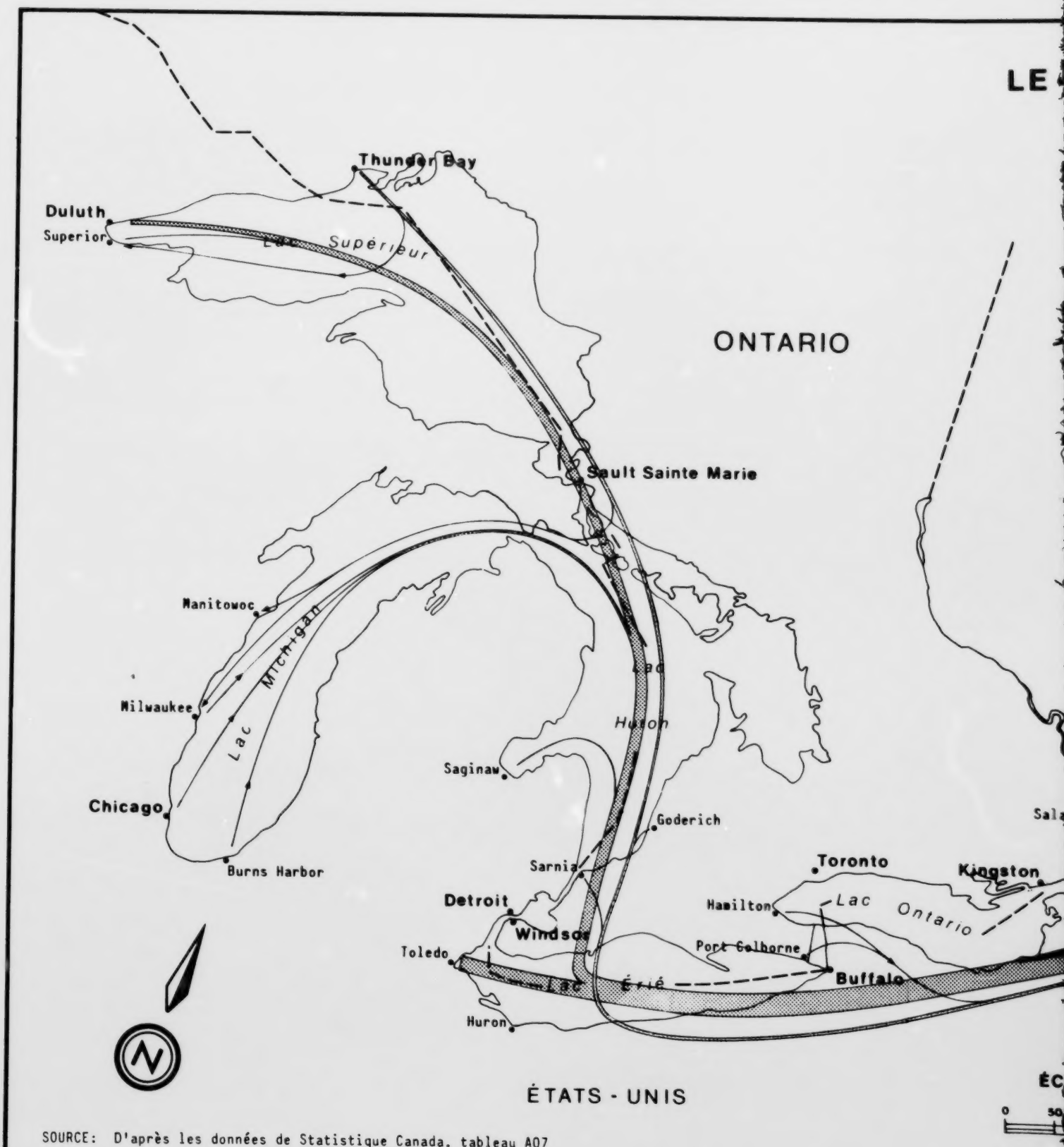
Enfin, autres facteurs importants de la valorisation des modes ou des voies de transport: la publicité, la promotion, la propriété des équipements, les services disponibles et la fiabilité des services. Une route maritime avantageuse dont on n'attesterait pas des avantages pourrait assurément tomber dans l'oubli en quelque sorte ou du moins être négligée. Devoir employer des équipements appartenant à un compétiteur pourrait certes influencer encore le choix d'un parcours. Mais il n'est pas nécessaire d'évoquer tous les impondérables. Il importe davantage de bien dégager les traits fondamentaux du transport des grains exportés de l'Amérique du Nord et de comprendre ce qui pourrait jouer à l'avantage du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Les grands axes

Voici d'abord (voir le tableau 22), les grands axes qu'empruntent les grains exportés du Canada et des États-Unis, selon les données de 1981-1982.

Tableau 22

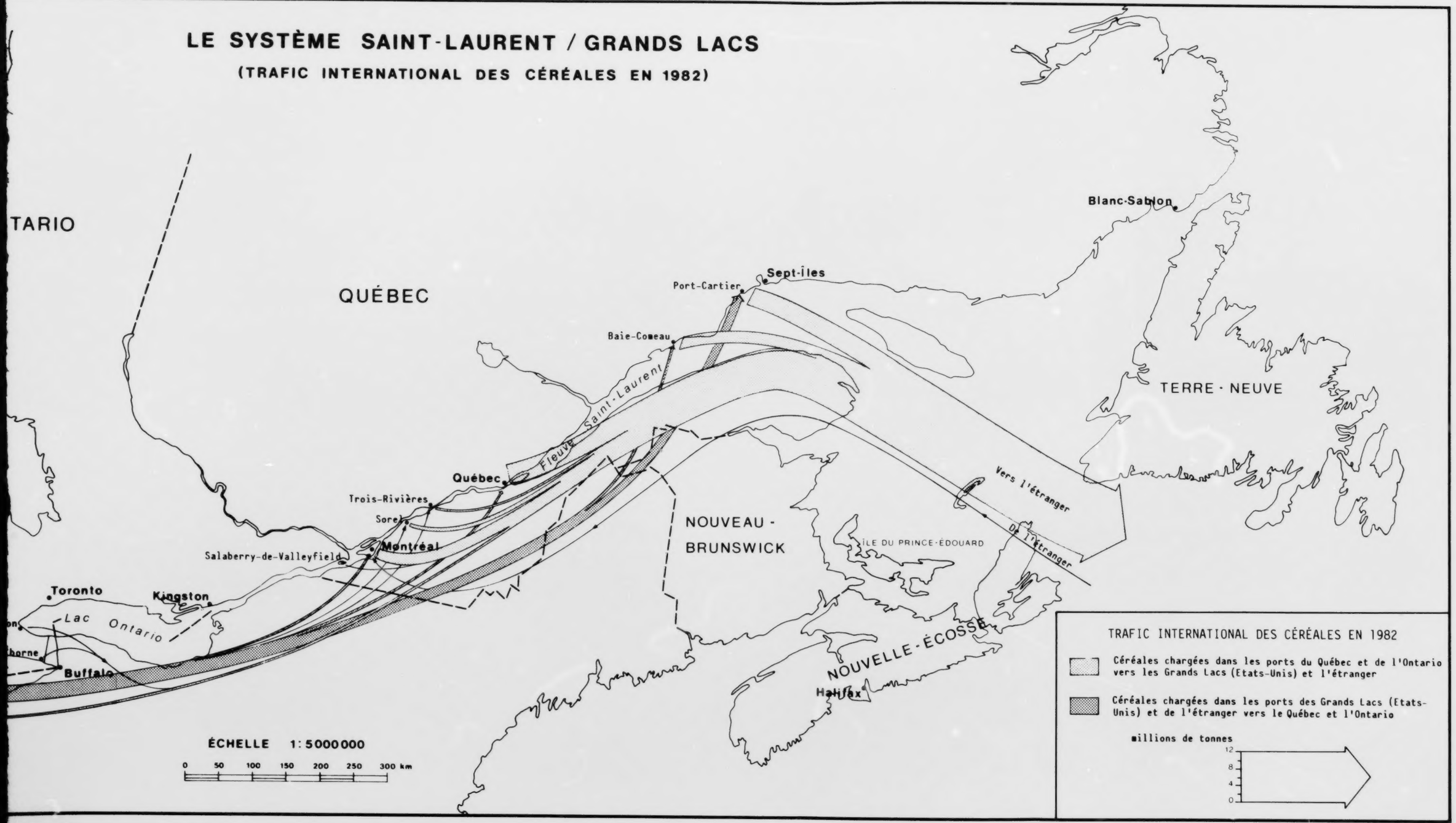
Mouvement des céréales sortant du Canada et des États-Unis en 1981-1982



SOURCE: D'après les données de Statistique Canada, tableau A07

Tableau 24

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs
Trafic international des céréales en 1982



SOURCE: D'après les données de Statistique Canada, tableau II

Tableau 23

Le système Sa
Trafic national d

LE SYSTÈME SAINT-LAURENT / GRANDS LACS

(TRAFIC NATIONAL DES CÉRÉALES EN 1982)

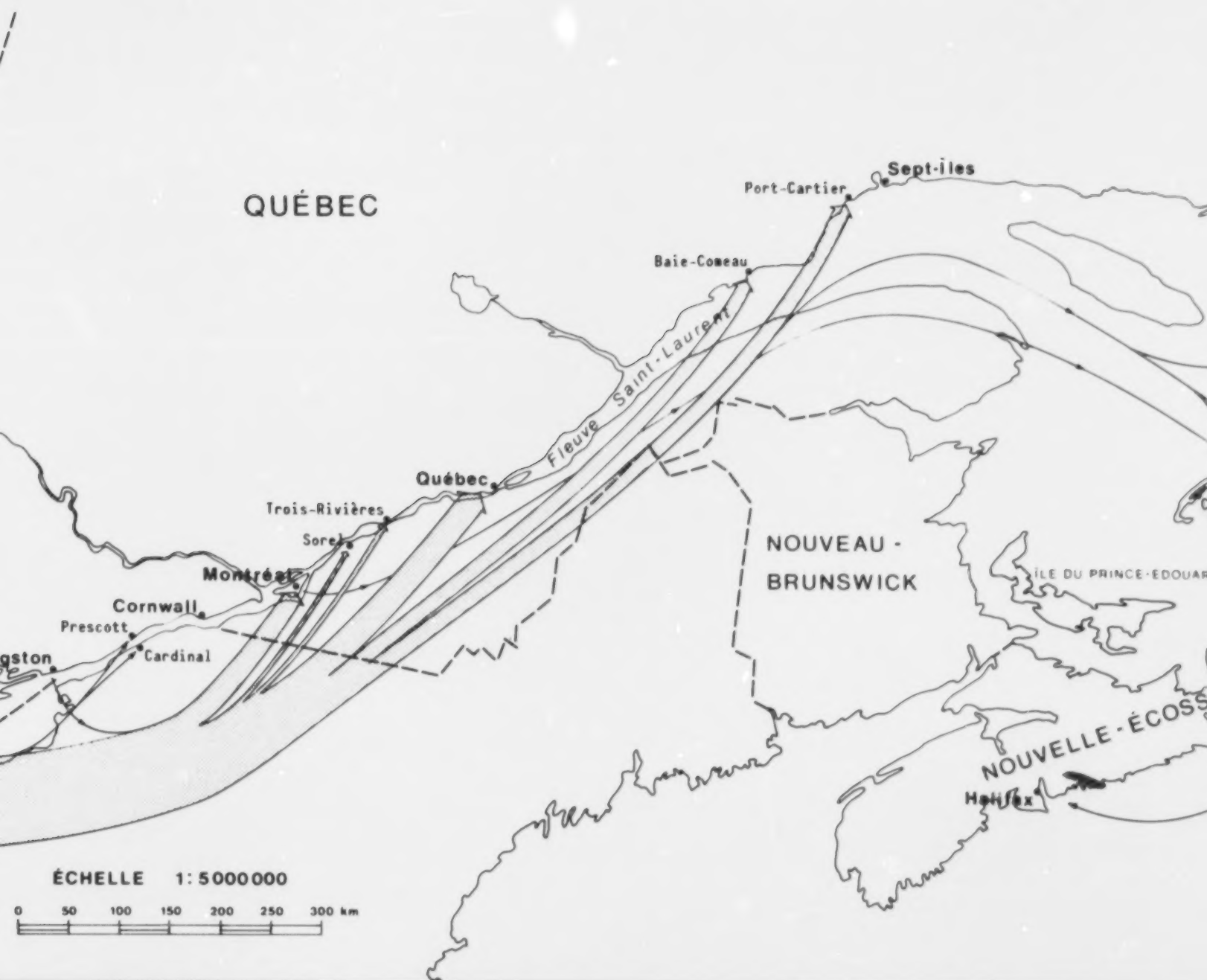
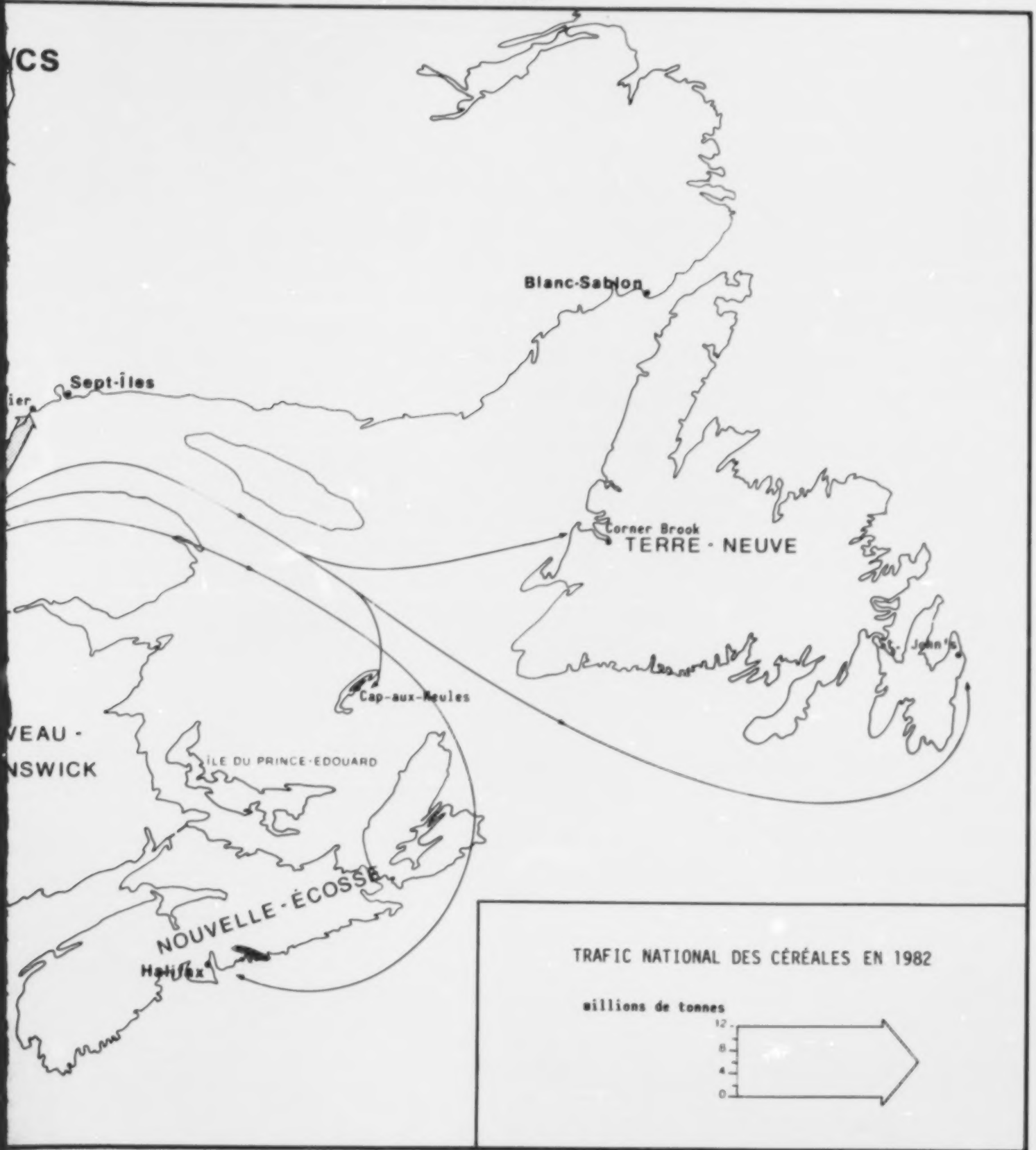


Tableau 23

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs
Trafic national des céréales en 1982



Par ordre d'importance volumétrique, les grains sortent principalement du Canada et des États-Unis :

— par le golfe du Mexique ;
— par la côte du Pacifique ;
— par le Saint-Laurent et les Grands Lacs ;
— par la côte Atlantique.

Le principal concurrent du Saint-Laurent dans l'exportation des grains se trouve être le Mississippi. En réalité, le Mississippi sert au transport de deux fois plus de céréales que le Saint-Laurent.

Si l'on examine maintenant l'ensemble du transport des céréales sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, c'est-à-dire le trafic canadien et le trafic international, il en résulte ce qui suit pour 1982[1].

Dans un premier cas, celui du trafic canadien, il s'agit essentiellement du transport de Thunder Bay vers d'autres ports de l'Ontario et vers des ports du Québec (voir tableau 23).

Dans le cas du trafic international, les mouvements sont évidemment beaucoup plus complexes. Des divers points des Grands Lacs, les céréales sont la plupart du temps transbordées dans des ports du Québec. Seule une petite portion est acheminée directement vers l'étranger (voir tableau 24).

Qu'adviendra-t-il de ce transport si l'on veut maintenant prendre en considération les prévisions d'une exportation accrue entre 1980 et l'an 2000 ?

À pareille question, on doit répondre qu'il adviendra d'autant mieux pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs et pour le Québec qu'on mettra à profit les avantages structurels de la voie maritime laurentienne et qu'on s'abstiendra de ternir ces avantages par des contraintes nuisibles ou abusives, telles des charges indues aux usagers.

C'est à cette fin de ne pas subir seulement ce qu'il adviendra mais d'encourager à des actions bénéfiques pour le Québec que nous poussons plus avant l'examen du transport des grains par le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Y a-t-il lieu de le rappeler encore, c'est le trafic des grains qui constitue de loin l'activité commerciale maritime la plus importante sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs ! Qui plus est, cette activité est destinée à croître au cours des prochaines décennies.

Quoi qu'il en soit, nous nous tournons successivement vers l'évolution du transport des grains canadiens puis vers l'évolution du transport des grains américains par la voie maritime laurentienne. Dans chaque cas, nous aurons à tenir compte des coûts du transport.

Les grains canadiens

Les grains canadiens destinés à l'exportation proviennent essentiellement de l'Ouest. Depuis peu, l'Ontario exporte du maïs.

Vers quelles régions sont exportés les grains canadiens ? Vers les pays de l'Est, vers l'Europe de l'Ouest, vers l'Afrique et les pays méditerranéens, vers l'Asie, vers l'Amérique elle-même. C'est dire que quelque 10 à 15 millions et plus de tonnes de grains canadiens exportés en ce moment quittent la voie laurentienne vers des régions fort diverses.

Au cours des vingt dernières années, il y a eu quelques changements notables dans l'importance relative des marchés acheteurs. Il faut noter en particulier que la part de l'Europe de l'Ouest a diminué régulièrement et considérablement, chutant de 40 % à 14 %. Par contre, la part africaine a augmenté de 5 % à 7 %, puis de 7 % à 15 % ; et celle des Amériques a pratiquement doublé, passant de 7 % à 13 %. La plus stable aura été celle de l'Asie (à l'exclusion de la Chine), établie à environ 23 %.

À ce sujet, on trouvera au tableau 25, un schéma récapitulatif extrait des statistiques canadiennes.

Les changements chez les destinataires pourraient laisser croire que les mouvements internes au Canada, vers la côte Ouest ou vers la côte Est, ont pu être importants. Tel ne fut pas le cas toutefois. Les flux internes vers les côtes n'ont guère changé entre 1960 et 1980, comme l'illustre le schéma du tableau 26.

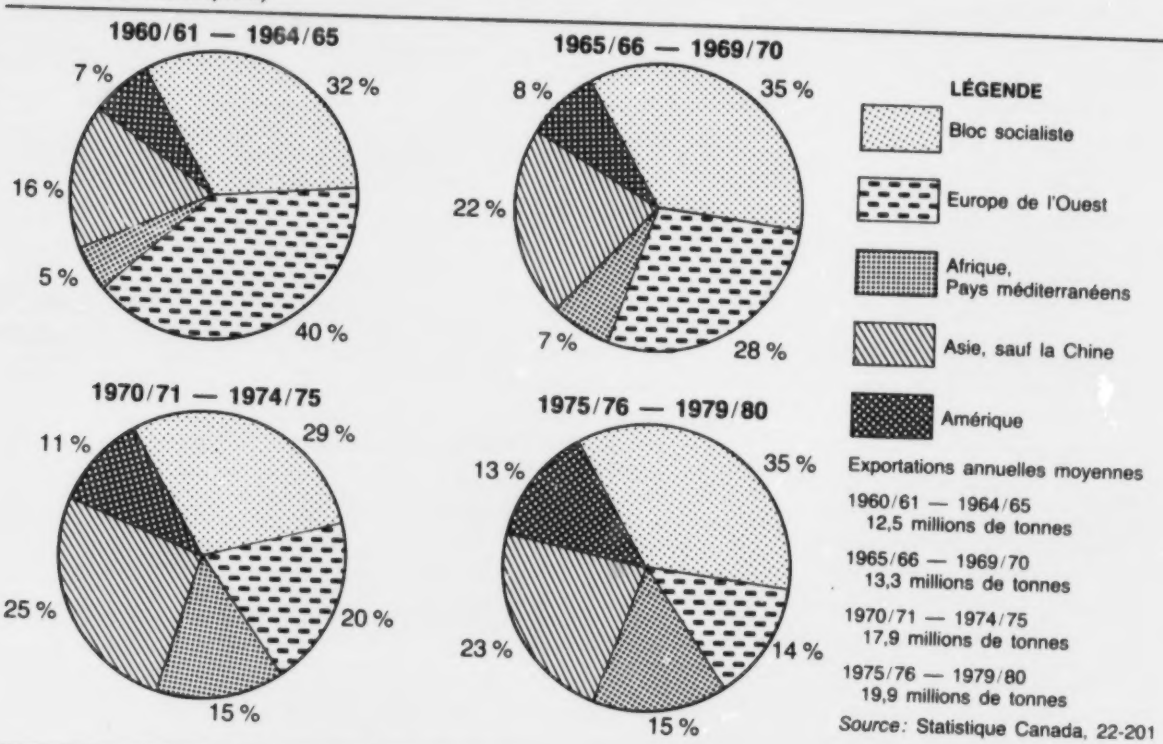
Cette stabilité des trafics suggère évidemment que le partage n'est pas nécessairement dépendant des changements dans les marchés. On imagine facilement qu'il pourrait être plus directement affecté par la disponibilité d'élévateurs dans les ports d'exportation, par l'état des équipements et par la disponibilité de la main-d'oeuvre appropriée dans ces mêmes ports, sinon par des ententes entre les intervenants.

---

1. Statistique Canada distingue le trafic dit canadien entre ports canadiens et le trafic dit international entre ports canadiens et ports étrangers y compris les ports américains des Grands Lacs.

Tableau 25

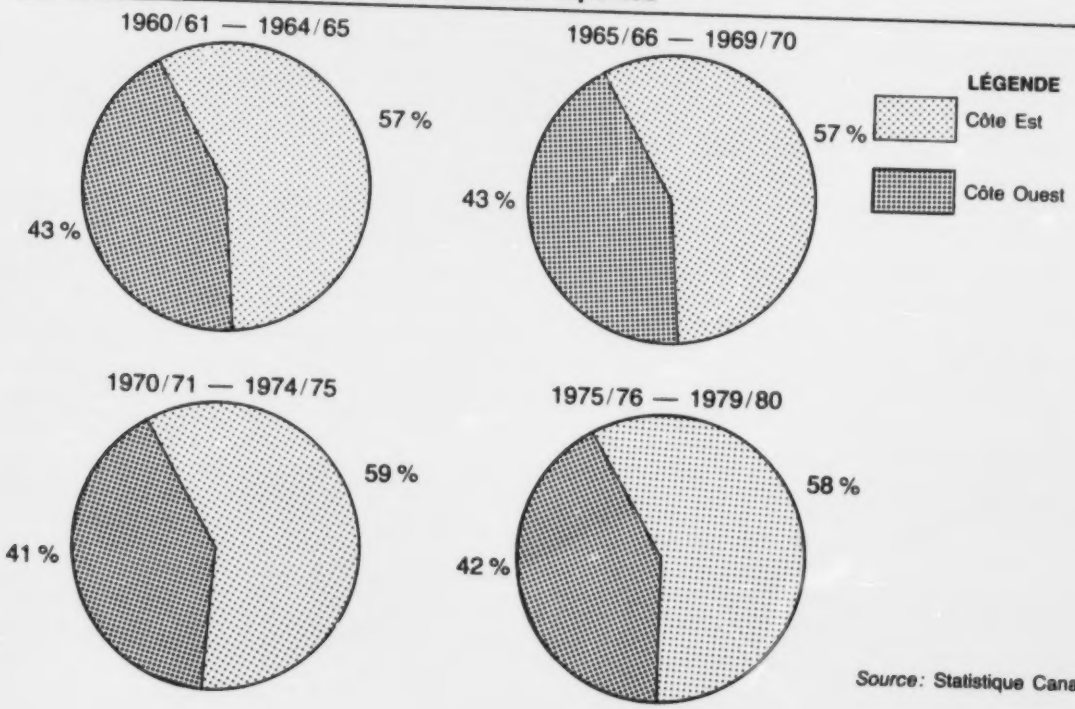
Exportations de grains canadiens, par destination
(en tonnes métriques)



Source: Statistique Canada, 22-201

Tableau 26

Direction des flux des grains canadiens exportés



Source: Statistique Canada, 22-201

D'une manière générale, le partage des flux ou l'importance d'un trafic devraient plutôt dépendre des difficultés ou des avantages économiques tout simplement. Une surabondance de navires disponibles, par exemple, peut être mise à profit grâce à une augmentation des cargaisons de retour. Ainsi, sur le Saint-Laurent précisément, on estime que le transport du grain vers l'aval profite énormément — jusqu'à 40 % des coûts — du transport du minerai de fer du Labrador vers l'amont. De plus, des modifications aux tarifs du Nid-de-Corbeau ou de l'At and East pourraient affecter autant sinon plus le mouvement du trafic des grains qu'un changement dans la clientèle.

Tout compte fait, la stabilité du partage des flux des grains demeure surprenante. On serait tenté de croire à quelque entente à ce sujet entre la Commission canadienne du blé et les compagnies ferroviaires qui acheminent les grains vers les ports.

Si l'on s'appuie sur les tendances lourdes du passé afin de projeter ce qu'il arrivera du partage des flux entre l'Est et l'Ouest du Canada, compte tenu de la demande projetée déjà — ainsi ont procédé les auteurs auxquels nous nous sommes référés —, on obtient le tableau 27 concernant les grains de l'Ouest destinés à l'exportation.

Ainsi qu'on peut le constater sans surprise véritable, le tonnage total se répartirait également dans les deux directions, à ceci près que le blé emprunterait davantage la route du Pacifique et les grains de provende davantage celle de l'Atlantique.

Les grains de l'Est, surtout de l'Ontario, destinés à l'exportation (maïs, blé et soya) augmenteraient, eux, de 0,8 million de tonnes en 1980 à 3,9 millions de tonnes en l'an 2000.

Peut-on maintenant, en tenant compte des importantes données déjà rassemblées, évaluer quel pourra être le trafic réel empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent?

Pour cela, il faut d'abord ajouter aux données concernant l'exportation celles qui concernent la consommation domestique. C'est assez simple puisque, selon toute vraisemblance, la

Tableau 27

Direction des flux des grains de l'Ouest canadien
(en millions de tonnes métriques)

	1985	1990	1995	2000
Par l'Atlantique				
Blé	8,0	8,9	10,4	11,5
Grains de provende	3,6	5,0	6,1	7,1
Oléagineux	1,3	1,5	1,6	1,8
Total	**12,9**	**15,4**	**18,1**	**20,4**
Par le Pacifique				
Blé	8,2	10,0	11,5	13,0
Grains de provende	2,8	4,3	4,9	5,6
Oléagineux	1,2	1,5	1,7	1,8
Total	**12,2**	**15,8**	**18,1**	**20,4**
Grand Total	**25,1**	**31,2**	**36,2**	**40,8**

Source: Acres Consulting Services Ltd. et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-120.

Tableau 28

Trafic potentiel de grains canadiens par la Voie maritime du Saint-Laurent
(en millions de tonnes métriques)

	1985		1990		1995		2000	
	MLO[1]	W[2]	MLO	W	MLO	W	MLO	W
Exportations de grains de l'Ouest vers les marchés de l'Est	12,9	12,9	15,6	15,6	18,1	18,1	20,4	20,4
Exportations des grains de l'Est	2,1	2,1	2,7	2,7	3,4	3,4	3,9	3,9
Approvisionnement domestique en grains de l'Ouest	1,1	1,9	1,1	2,0	1,1	2,0	1,2	2,1
Approvisionnement domestique en grains de l'Est	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4	1,4	1,4	1,4
Potentiel total	**17,2**	**18,0**	**20,6**	**21,5**	**24,0**	**24,9**	**26,9**	**27,8**

Source: Acres Consulting Services Ltd. et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-120.
1. MLO: Section Montréal — Lac Ontario
2. W: Section canal Welland

consommation domestique sera contenue entre 1 et 2 millions de tonnes. Déjà, ont peut dresser un tableau (voir le tableau 28) du trafic potentiel, que nous empruntons à la même source, le rapport *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*.

Afin d'évaluer plus précisément le trafic susceptible d'emprunter effectivement la Voie maritime, il importe ensuite de se référer aux coûts, car des coûts principalement dépendra le choix des routes, nombreuses dans le cas qui nous occupe.

Les coûts, ce sont entre autres, à la fois les coûts du transport, ceux de la manutention et les charges d'intérêt se rattachant à la durée du voyage. À des fins de comparaison, on peut s'en tenir aux coûts variables des transports sur une longue distance et supposer que la marge de profit ou les frais de gestion des transporteurs peuvent être différés durant un temps dans une situation de compétition intense.

Bien sûr, l'évolution aléatoire du prix du carburant pourrait affecter les calculs. Sur ce point, on ne peut faire mieux que se référer aux projections officielles, celles du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada, comme l'ont fait les auteurs de l'étude que nous suivons ici.

Voici en premier lieu quelles routes peuvent emprunter, vers l'Est, les grains d'exportation de l'Ouest du Canada:

Route A: de Thunder Bay, directement par océanique;

Route B: de Thunder Bay, par laquier jusqu'au Saint-Laurent, puis par océanique;

Route C: par navire de Thunder Bay jusqu'à la baie Georgienne, puis par rail jusqu'aux ports de l'Atlantique;

Route D: directement par rail des Prairies jusqu'aux ports du Saint-Laurent;

Route E: de Thunder Bay par rail jusqu'aux ports du Saint-Laurent:

Route F: par rail des Prairies jusqu'à Churchill, et, de là, par océanique.

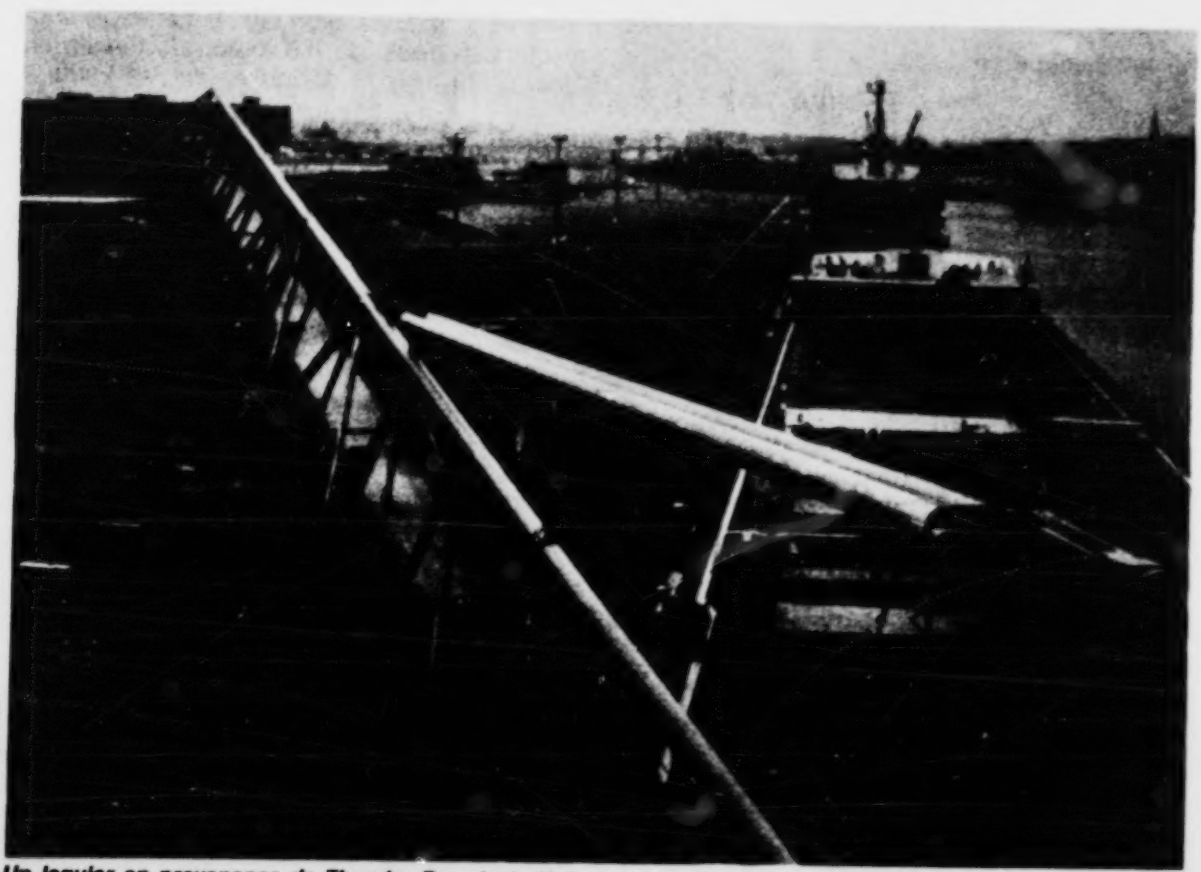


Photo: John Hutchinson

Un laquier en provenance de Thunder Bay s'autodécharge de céréales au port de Québec; les céréales seront ensuite acheminées par océanique vers le pays importateur.

En ce qui a trait à la route F, les exportations annuelles se sont maintenues jusqu'à présent à environ 0,6 million de tonnes. Les auteurs prévoient qu'elles pourraient atteindre 0,8 million de tonnes en 1985 et 1,0 million de tonnes par la suite.

La route C n'a généralement drainé que 5 % du total exporté. Si la tendance devait être maintenue, il faudrait prévoir que le trafic y augmenterait à environ 1,3 million de tonnes en 1985 et, progressivement, à 2,0 millions de tonnes en l'an 2000. Mais une remarque s'impose, car ce trafic est en ce moment favorisé par les tarifs de l'At and East. Entre la baie Georgienne et les ports à l'est de Montréal, on maintient les taux de 1960, le gouvernement fédéral versant des montants compensatoires aux compagnies ferroviaires. Advenant une révision des tarifs, qui à vrai dire, semble fort prochaine, il y aurait lieu d'ajuster les prévisions retenues de notre source principale.

Si l'on défalque maintenant les prévisions générales concernant l'exportation des grains de l'Ouest vers l'Est des prévisions concernant les routes F et C, il reste, pour les routes A, B, D et E, à débattre des quantités suivantes:

1985	10,8 millions de tonnes
1990	13,0 millions de tonnes
1995	15,3 millions de tonnes
2000	17,4 millions de tonnes

Afin de pousser plus avant l'analyse des routes, on a recours cette fois à des hypothèses plus concrètes, dont on compare les coûts variables. Deux hypothèses illustrent la route B.

Route A:	Océanique de 20 000 tonnes directement de Thunder Bay à Rotterdam, sans charge de retour.
Route B: (Hypothèse B_1)	Laquier de 220 m de Thunder Bay à Québec, sans charge de retour entre Québec et Thunder Bay, puis navire de 80 000 tonnes vers Rotterdam.
Route B: (Hypothèse B_2)	Laquier de 220 m de Thunder Bay à Port-Cartier et charge de retour de minerai de fer dans 50 % des voyages, puis navire de 100 000 tonnes vers Rotterdam.
Route D:	Chemin de fer directement des Prairies à Québec, puis navire de 80 000 tonnes vers Rotterdam.
Route E:	Chemin de fer de Thunder Bay à Québec, puis navire de 80 000 tonnes vers Rotterdam.

Selon les prix de 1981 et pour le transport du blé, on obtient les comparaisons du tableau 29, ci-dessous.

Tableau 29

Coûts comparatifs d'exportation du blé de Thunder Bay vers Rotterdam
($/tonne métrique, prix de 1981)

Route	**A**	**B**		**D**	**E**
Hypothèse		**B_1**	**B_2**		
Manutention à Thunder Bay	3,50 $	3,50 $	3,50 $	—	4,30 $
Laquier au port d'exportation	—	13,60 $	13,55 $	—	—
Rail au port d'exportation	—	—	—	15,65 $	15,65 $
Manutention au port d'exportation	1,13 $[1]	3,20 $	3,20 $	4,05 $	4,05 $
Océanique (avec complément de charge ou « top-off » sur le Saint-Laurent)	11,80 $	—	—	—	—
Cargo océanique sur Rotterdam	16,69 $	11,05 $	10,95 $	11,05 $	11,05 $
Total	**33,12 $**	**31,35 $**	**31,20 $**	**30,70 $**	**35,05 $**

1. Coût du complément de charge réparti sur le tonnage total.

Source: Acres Consulting Services Ltd. et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-136.

En 1981, visiblement, selon les hypothèses retenues, le transport par laquier à partir de Thunder Bay (route B) coûtait à peu près le même prix, qu'il aboutisse à Québec (hypothèse B_1) ou à Port-Cartier (hypothèse B_2). Le coût sur Port-Cartier pouvait être augmenté ou diminué en fonction du pourcentage des charges de retour ou en fonction de l'utilisation de navires plus ou moins gros vers Rotterdam.

Le transport direct par petit océanique à partir de Thunder Bay (route A) était plus dispendieux que celui des hypothèses B_1 et B_2 (route B). Le transport par train de Thunder Bay à Québec puis par navire de 80 000 tonnes vers Rotterdam (route E) était encore plus dispendieux. De toutes les routes étudiées, c'était la plus dispendieuse. Mais notons que, malgré leur coût, les routes A, B_1 et E demeurent avantageuses pour des pays à monnaie faible. Les équipages de ces pays étant remunérés en devises nationales, ces pays préfèrent prendre livraison de leurs grains le plus loin possible à l'intérieur du système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Selon les routes D et E, le grain est transporté par rail vers les ports du Saint-Laurent, soit à partir des Prairies (route D), soit à partir de Thunder Bay (route E). Selon le rapport de Acres Consulting Services Limited et de Data Resources Inc., si l'on s'en tient aux coûts des variables, le transport à partir des Prairies (route D) aurait été moins coûteux en 1981 que celui à partir de Thunder Bay (route E). Par ailleurs, pour l'ensemble des hypothèses et des routes, c'est le transport par rail des Prairies à Québec, puis par océanique de 80 000 tonnes de Québec à Rotterdam (route D), qui constituait la route la plus avantageuse.

La dernière partie de cette démonstration demeure fort problématique et nous voudrions la revoir avant de commenter les conclusions du rapport.

Dans le rapport de Acres et Data, en effet, on compare différentes routes de transport entre Thunder Bay et Rotterdam (routes A, B_1, B_2 et E)d'une part, et une route (route D) entre les Prairies et Rotterdam d'autre part. À cette fin, on a supposé que tous les coûts du transport par rail entre les Prairies et Thunder Bay affectaient semblablement toutes les routes, la dernière (c'est-à-dire la route D) étant seulement dispensée des coûts de manutention à Thunder Bay.

S'il fallait prendre à la lettre une comparaison des quatre trajets Thunder Bay — Rotterdam et du trajet Prairies — Rotterdam, que

Tableau 30

Coûts comparatifs d'exportation du blé de l'Ouest vers Rotterdam selon cinq options
($/tonne métrique; prix de 1983)

Route	**A**	**B**		**D**	**E**
Hypothèse		**B_1**	**B_2**		
Préparation du grain	*	*	*	3,88 $	*
Prairies/Thunder Bay	5,34 $	5,34 $	5,34 $	5,34 $	5,34 $****
Manutention à Thunder Bay	5,35 $	5,35 $	5,35 $	—	6,58 $
Laquier au port d'exportation	—	16,90 $	16,50 $**	—	—
Rail au port d'exportation	—	—	—	26,92 $	26,92 $
Manutention au port d'exportation	0,51 $***	1,47 $	1,47 $	1,87 $	1,87 $
Océanique (avec complément de charge ou « top-off » sur le Saint-Laurent)	24,10 $	—	—	—	—
Cargo océanique sur Rotterdam	—	10,93 $	10,15 $	10,93 $	10,93 $
Total	**35,30 $**	**39,99 $**	**38,81 $**	**48,94 $**	**51,64 $**

* Ces coûts son inclus dans la manutention à Thunder Bay.
** Estimation.
*** Coût du complément de charge ou « top-off » réparti sur le tonnage total transporté.
**** Coût imputé même s'il n'y a pas arrêt à Thunder Bay.

Sources: — Commission canadienne des grains (1982/1983), *Exportations de grains canadien*, p. 27.
— Acres Consulting Services et Data Resources Inc. (1982) *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-136.
— Canadien Pacifique et Canadien National.

propose le rapport, il faudrait sans nul doute ajouter à la route D (Prairies — Rotterdam) ce qu'il en coûtait en 1981 pour préparer les céréales destinées à l'exportation, selon la Commission canadienne des grains, c'est-à-dire environ 3,00 $ la tonne de blé. Dans ce cas, le transport par train des Prairies à Québec (route D) serait demeuré moins dispendieux que le transport de Thunder Bay à Québec (route E). Cependant, la route D se serait révélée plus dispendieuse que les routes A, B_1 et B_2.

Les comparaisons entre les cinq hypothèses se trouveraient donc faussées par la comparaison d'éléments disparates. Aussi nous a-t-il paru souhaitable de reprendre le tableau en tenant compte de tout le trajet Prairies — Rotterdam pour chacune des cinq hypothèses. De plus, parce que la situation avait notablement évolué depuis 1981 — le coût du fret océanique ayant baissé de plus de 4,00 $ la tonne —, nous avons dû considérer les prix de 1983. Les résultats de la mise à jour sont présentés au tableau 30.

Cette révision mène à des conclusions fort différentes de celles qui sont présentées dans le tableau du rapport d'Acres et Data et ce, pour deux raisons principales: 1) nous avons dû modifier les bases des comparaisons pour les rendre similaires, ce qu'elles sont en réalité; et 2) il nous a fallu tenir compte des changements parfois brusques qu'entraîne telle ou telle conjoncture économique. Ainsi, en 1983, il y a eu chute importante des tarifs de fret océanique, ce qui a fait de la route A le trajet le plus avantageux. Habituellement, le tarif de fret océanique étant plutôt de 30,00 $ la tonne, cette route n'aurait obtenu dans de telles conditions que le troisième rang.

L'occasion est bonne pour souligner que nous n'avons pu tenir compte ici de changements éventuels dans les tarifs du Nid-de-Corbeau et que c'est là un élément dont il y aura lieu de se soucier dans la poursuite d'études comparatives.

Quoi qu'il en soit, deux constantes sont à noter entre le tableau pour 1981, page 39, et le tableau pour 1983, page 40: les hypothèses B_1 et B_2 (route B) s'équivalent à peu près; ces mêmes hypothèses présentent un net avantage sur les routes D et E. Dans ces scénarios, le transport par rail, laquier et océanique était nettement plus économique que le transport par rail et océanique.

Tableau 31

Expéditions prévues de grains canadiens par la Voie maritime
(en millions de tonnes métriques)

	MLO	Welland	Volume total maximal
1985			
Pour exportation	11,9	11,9	11,9
Pour consommation domestique	1,4	1,9	1,9
	13,3	**13,8**	**13,8**
1990			
Pour exportation	14,4	14,4	14,4
Pour consommation domestique	1,4	1,9	1,9
	15,8	**16,3**	**16,3**
1995			
Pour exportation	17,0	17,0	17,0
Pour consommation domestique	1,4	2,0	2,0
	18,4	**19,0**	**19,0**
2000			
Pour exportation	19,4	19,2	19,4
Pour consommation domestique	1,4	2,0	2,0
	20,8	**21,2**	**21,4**

Source: Acres Consulting Services Limited et Data Resources, Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-145.

Toute escalade des prix du carburant alourdit les coûts du transport ferroviaire à l'avantage du transport maritime. Les auteurs du rapport Acres et Data en tiennent compte dans l'attribution qu'ils font des quantités de grains qui emprunteront le transport maritime laurentien.

Si on se rappelle qu'il y a lieu d'ajouter aux prévisions concernant l'exportation des grains de l'Ouest celles qui concernent l'exportation des grains de l'Ontario, de même que celles des grains destinés à la consommation dans l'Est du Canada, on est en mesure de pressentir les volumes de grains qui emprunteront les principales portions de la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1985 et l'an 2000. Nous

reproduisons, dans le tableau 31, page 39, en réitérant nos mises en garde relatives aux tarifs du Nid-de-Corbeau et de l'At and East, l'essentiel des conclusions auxquelles sont parvenus les auteurs de *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*.

Et nous allons maintenant considérer la question des grains américains, en utilisant les mêmes sources principales d'information.

Les grains américains

On a estimé que les exportations américaines de grains, qui atteignaient 111 millions de tonnes en 1980, pourraient atteindre 270 millions de tonnes en l'an 2000, les États-Unis demeurant le plus important exportateur au monde.

On ne se trompe pas en affirmant que le commerce du grain américain, malgré une consommation domestique élevée, revêt une importance stratégique considérable. Cette dernière peut être comparée sans hésitation à celle des échanges pétroliers. Car les ventes et les dons de grains américains s'avèrent essentiels au maintien du niveau de vie dans plusieurs pays, en U.R.S.S. et en Égypte par exemple.

Le tableau 32 sert de point de départ à la réflexion sur les prévisions. Il décrit la situation de 1976 à 1980 selon les quatre axes d'exportation : 1) la voie laurentienne (comprenant elle-même quatre trajets), 2) la côte Atlantique, 3) le golfe du Mexique et 4) la côte Pacifique.

On aura constaté d'entrée de jeu, dans le tableau 32 que la voie laurentienne du Saint-Laurent et des Grands Lacs se trouve en concurrence vive, si l'on peut dire, avec la route du Mississippi. Cette route drainait, en 1980, 59 % du trafic d'exportation américaine du maïs, 49 % du trafic du blé et 79 % du trafic du soya.

Avant de faire état des marchés acheteurs et d'étudier les coûts comparatifs des diverses routes, pour finalement présenter les prévisions auxquelles on en est venu, il y a lieu de faire quelques remarques sur l'évolution des trafics.

Entre 1965 et 1971, de 20 % à 25 % du trafic d'exportation américaine du maïs empruntait la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. En 1980, il n'y en avait plus que 9 %, la perte ayant été ressentie principalement dans la zone ouest desservie par les ports du Duluth/Superior et de Chicago/Milwaukee. Le déclin serait dû à la croissance des trains-blocs vers le sud et à l'établissement de tarifs annuels avantageux en Illinois et en Iowa, à destination des ports du golfe du Mexique. Durant la même période de 1971 à 1980, le transport du maïs par barge sur la rivière Illinois et sur le haut Mississippi connaissait également une croissance rapide due aussi à un abaissement des coûts.

Depuis 1979, faut-il ajouter, les ports du Pacifique se taillent à leur tour une place importante dans l'exportation américaine du maïs vers l'Asie. Ces ports, en 1980, accaparaient 50 % du trafic. Leur approvisionnement émane surtout du Nebraska, de l'ouest de l'Iowa et du sud-ouest du Minnesota, une région au sein de laquelle la compétition est forte entre les Grands Lacs, le Mississippi et la côte Pacifique. Pour sa part, le port de Toledo a subi aussi la concurrence des trains-blocs et des tarifs annuels par volume vers l'Atlantique et vers le golfe du Mexique. Pourtant, il a réussi à maintenir sa part d'exportation du maïs, tandis que la côte Atlantique voyait décliner la sienne.

Dans le cas du blé, malgré des fluctuations annuelles importantes, Duluth/Superior a augmenté légèrement sa part. L'explication traditionnelle veut que les Grands Lacs offrent une soupape lorsque les autres routes sont débordées. Les auteurs de *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000* tiennent à apporter des précisions. Ils soulignent que les trains-blocs, parce que le blé se prête moins que le maïs à ce type de transport, sont entrés tardivement dans le marché du blé. Il y a en effet plusieurs variétés de blé dont les mélanges doivent être ajustés aux exigences des importateurs, ce qui nécessite des installations complexes d'entreposage et de « mixage ». Dès lors, les opérations se font mieux au port de chargement que dans les élévateurs dits locaux. Par ailleurs, comme les zones productrices de blé s'étendent vers l'ouest, des Dakotas et du Montana jusqu'au Kansas et à l'Oklahoma — des zones souvent éloignées du réseau du Mississippi —, les chemins de fer n'ont pas trop à craindre la concurrence des transporteurs par barge. Dans la partie nord, c'est plutôt le camion qui concurrence le chemin de fer vers les Grands Lacs et vers les ports du complexe Columbia — Snake dans les états de l'Oregon, de Washington et de l'Idaho. Bref, depuis 1981, afin de mieux faire face à la concurrence du camion, les chemins de fer offrent des trains-blocs et des tarifs annuels par volume vers la

Tableau 32

Les exportations de grains américains par région côtière
(en milliers de tonnes métriques)

	1976		1977		1978		1979		1980	
MAÏS		%		%		%		%		%
Chicago	1 541,7	(3,5)	1 232,6	(3,1)	1 907,9	(3,8)	3 021,2	(5,1)	1 837,4	(2,9)
Duluth	343,9	(0,8)	140,7	(0,4)	1 440,2	(2,9)	1 304,8	(2,2)	1 068,2	(1,7)
Toledo/Saginaw	2 065,3	(4,7)	2 253,9	(5,6)	2 645,6	(5,3)	2 796,4	(4,7)	3 072,2	(4,9)
Grands Lacs	3 950,8	(8,9)	3 627,1	(9,0)	5 993,8	(12)	7 122,4	(12)	5 977,8	(9,5)
Atlantique	10 240,7	(23)	9 114,4	(23)	9 515,6	(19)	11 581,5	(19)	9 411,6	(15)
Golfe	29 800,5	(68)	27 036,1	(67)	31 292,7	(63)	34 423,7	(58)	36 997,0	(59)
Pacifique	151,5	(0,3)	375,7	(0,9)	3 001,5	(6,0)	6 343,3	(11)	9 329,4	(15)
Total	**44 143,6**		**40 153,4**		**49 803,6**		**59 470,8**		**62 924,9**	
BLÉ		%		%		%		%		%
Chicago	68,9	(0,3)	43,3	(0,2)	390,9	(1,2)	8,8	(0,0)	0,0	(0,0)
Duluth	1 313,0	(5,0)	2 429,2	(5,9)	4 611,9	(14)	3 654,8	(11)	3 304,6	(9,3)
Toledo/Saginaw	181,1	(0,7)	498,3	(2,0)	570,3	(1,7)	439,0	(1,3)	387,3	(1,1)
Grands Lacs	1 563,0	(5,9)	2 970,8	(12)	5 573,1	(16)	4 102,7	(12)	3 691,9	(10)
Atlantique	1 761,5	(6,7)	1 019,3	(4,2)	1 242,7	(3,7)	669,3	(2,0)	1 758,5	(4,9)
Golfe	13 409,4	(5,1)	12 887,9	(53)	17 061,1	(50)	17 470,1	(53)	17 404,3	(49)
Pacifique	9 703,5	(37)	7 433,3	(31)	10 098,7	(30)	10 752,2	(33)	12 574,5	(35)
Total	**26 437,4**		**24 311,3**		**33 975,7**		**32 994,2**		**35 716,3**	
SOYA		%		%		%		%		%
Chicago	402,6	(2,6)	386,9	(2,4)	551,8	(2,6)	511,6	(2,5)	124,1	(0,6)
Duluth	0,0	(0,0)	0,0	(0,0)	123,0	(0,6)	71,7	(0,3)	28,6	(1,3)
Toledo/Saginaw	1 235,9	(8,1)	1 320,1	(8,2)	1 859,6	(8,9)	1 102,1	(5,3)	1 496,3	(6,8)
Grands Lacs	1 638,5	(11)	1 707,1	(11)	2 534,4	(12)	1 685,4	(8,2)	1 649,0	(7,5)
Atlantique	1 753,1	(11)	1 786,5	(11)	2 351,9	(11)	2 831,8	(14)	2 497,8	(11)
Golfe	11 904,1	(78)	12 649,9	(78)	16 102,0	(77)	16 127,9	(78)	17 368,3	(79)
Pacifique	3,1	(0,0)	25,0	(0,2)	13,0	(0,1)	3,0	(0,0)	7,1	(0,3)
Total	**15 298,9**		**16 168,5**		**21 001,3**		**20 648,1**		**21 859,1**	

Source: Acres Consulting Services Limited et Data Resources, Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-162, 165-167

côte du Pacifique, vers le golfe du Mexique et vers Duluth/Superior. De plus, s'il est vrai que les chemins de fer des plaines du Nord (Dakotas et Montana) considèrent les Grands Lacs comme un exutoire valable en ce qui a trait à l'exportation des céréales, il vaudrait la peine d'en examiner les raisons.

Pour la fève soya, bien que l'exportation totale des États-Unis ait plus que triplé, passant de 6,2 millions de tonnes en 1965 à 21,9 millions de tonnes en 1980, la part destinée aux Grands Lacs et au Saint-Laurent a baissé considérablement, de 26 % à 8 %. Ce déclin peut être attribué à l'insuffisance des installations assurant la manutention de la fève soya sur les Grands Lacs. Le système du Mississippi, mieux équipé, a ainsi pu s'accaparer les volumes supplémentaires non seulement de fèves mais encore de l'huile et des tourteaux provenant des usines de trituration du Minnesota, de l'Iowa et de l'Illinois.

Venons-en aux destinataires, puisqu'ils influencent certainement le choix de la route d'exportation, en faveur de la plus économique en principe. Voici, sous forme de graphiques différents selon les principaux grains, au tableau 33, un relevé des années 1977 à 1980 concernant les pays importateurs de grains américains exportés par le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Il appert que plus de 85 % du maïs était destiné à l'Europe et à l'U.R.S.S. Néanmoins il y a eu diminution progressive du transport direct par petits océaniques, au profit du transbordement dans les ports du Saint-Laurent. La cause pourrait en avoir été le déclin des cargaisons d'acier et de coke, par exemple, vers

l'amont. Pour ce qui est de la diminution de la part des Grands Lacs dans ce trafic du maïs, on l'attribue moins au manque de compétitivité qu'au changement — temporaire? — dans la clientèle. Notons-le, les exportations de maïs américain vers l'U.R.S.S. sont soudainement passées de 13,9 millions de tonnes en 1970 à 5,0 millions de tonnes en 1980, alors qu'elles augmentaient vers le Japon et vers l'Amérique latine. Comme on sait, les États-Unis décrétaient en 1980 un embargo sur les grains destinés à l'U.R.S.S.

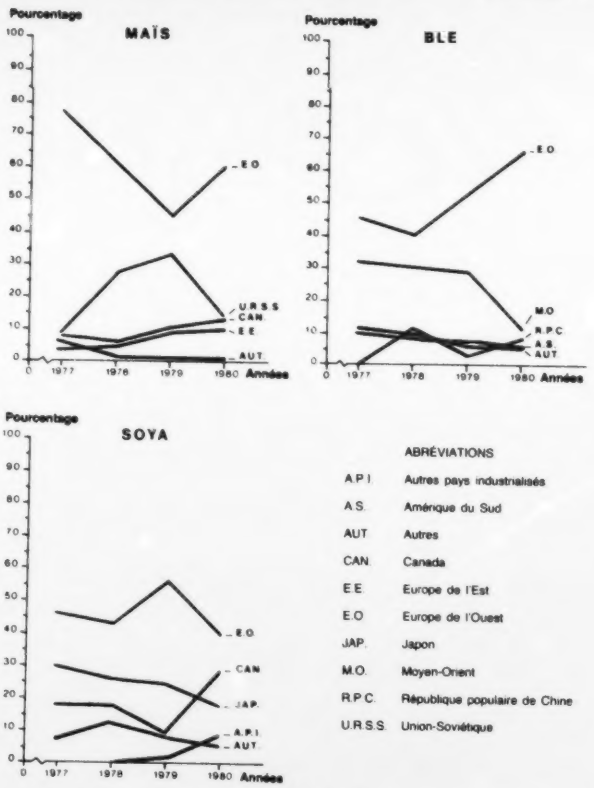
Dans le cas du blé, entre 70 % et 80 % des exportations américaines par la voie laurentienne étaient destinées à l'Europe de l'Ouest ou au Moyen-Orient. De 6 % à 8 % des tonnages étaient expédiés vers l'Amérique du Sud, de 3 % à 11 % vers la Chine. Fait curieux, l'U.R.S.S., qui utilise le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs pour l'importation de maïs, l'utilise fort peu pour le blé. Quoi qu'il en soit, dans le cas du blé comme dans celui du maïs, les petits océaniques cèdent la place aux lacquiers transbordant sur le Saint-Laurent. Au total, seule la part du marché vers l'Europe de l'Ouest se maintient, les autres pays utilisant de plus en plus d'autres routes.

Enfin, pour la fève soya, le marché canadien a considérablement varié, entre 9 % et 28 %. L'Europe de l'Ouest et le Japon retenaient, durant la même période de 1977 à 1980, entre 67 % et 80 % du trafic. Le déclin des importations japonaises pourrait être lié au déclin des livraisons d'acier japonais dans les Grands Lacs en 1979 et en 1980, car la fève soya servait de charge de retour à des petits océaniques venus livrer directement leur marchandise dans les Grands Lacs. Dans l'ensemble, on estime que les mouvements de la fève soya semblent appelés à péréciiter, à moins que ne survienne une action concertée efficace des exportateurs, des importateurs et des transporteurs.

Les tableaux commentés précédemment ne peuvent évidemment tenir compte du fait que certains grands ports d'Europe de l'Ouest servent souvent d'entrepôts vers d'autres marchés. Toutefois, ne pas connaître dans tous les détails les destinations finales des grains transitant par le Saint-Laurent ne constitue pas pour le moment un handicap dans l'établissement des prévisions. Afin d'en venir à ces prévisions, nous abordons maintenant, comme ce fut le cas pour les blés canadiens, une brève étude comparative des coûts de transport en ce qui

Tableau 33

Destination des grains américains exportés par le système Saint-Laurent/Grands Lacs



Source: Acres Consulting Services Limited, Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, pages: 3-170, 3-174, 3-178.

concerne l'exportation des grains américains. Nous suivrons ici encore, les auteurs du rapport *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*.

L'analyse comparative des coûts s'avère complexe, cette fois encore. Néanmoins, elle demeure indispensable à l'établissement de prévisions judicieuses.

Les deux trajets qui vont des zones de production à Rotterdam et passent par les Grands Lacs et le Saint-Laurent empruntent la voie de Duluth d'une part, de Toledo d'autre part. Dans chaque cas, les trajets dont nous parlons sont concurrencés par au moins un autre et en bonne partie par le recours à d'autres modes de transport que le transport maritime.

Photo : John Hutchinson

Le grain reçu à Toledo peut être chargé sur laquier ou sur océanique; il emprunte ensuite les Grands Lacs et le Saint-Laurent pour atteindre Rotterdam.

Ainsi, du Minnesota vers Rotterdam, on emprunte certes le rail ou le camion au départ, pour ensuite charger sur laquier et sur océanique, par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Mais on peut aussi emprunter le rail ou le camion jusqu'à Minneapolis et, de là, passer aux barges jusqu'à Nouvelle-Orléans, d'où partent des océaniques. De plus, on peut encore expédier le grain par rail des zones de production vers Nouvelle-Orléans, pour y rejoindre directement les océaniques.

En ce qui a trait au trajet Toledo — Rotterdam, le grain reçu à Toledo peut aussi être chargé sur laquier et sur océanique, par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Mais on peut bien l'acheminer par rail vers un port de l'Atlantique, Baltimore par exemple, afin qu'il y soit chargé sur océanique.

Au total, on est donc justifié de se pencher sur plusieurs comparaisons, trois en l'occurrence :

1. Duluth — Rotterdam par Port-Cartier, en comparaison de Duluth — Rotterdam par le Mississippi ;

2. Toledo — Rotterdam par les Grands Lacs et le Saint-Laurent, en comparaison de Toledo — Rotterdam par un port de l'Atlantique, par exemple Baltimore ;

3. Minnesota — Rotterdam par rail jusqu'au golfe du Mexique, en comparaison de Minnesota — Rotterdam par rail ou camion d'abord, jusqu'à Duluth, puis par laquier et océanique.

On se gardera cependant de comparer sans les nuances appropriées les trois tableaux qui soutiennent les comparaisons, puisque ces dernières portent sur les coûts variables des trajets comparés dans chaque tableau.

La première comparaison (Duluth — Rotterdam par Port-Cartier ou par le Mississippi), en 1981, donne le tableau 34.

La seconde comparaison (Toledo — Rotterdam par le Saint-Laurent ou par Baltimore), en 1981 toujours, donne le tableau 35.

Quant à la troisième comparaison (Minnesota — Rotterdam par le golfe du Mexique ou par le Saint-Laurent ou, si l'on veut, par rail ou par la Voie maritime du Saint-Laurent), elle s'établit de la manière illustrée au tableau 36.

Tableau 34

Coûts comparés du transport du grain du Minnesota à Rotterdam par le Saint-Laurent et par le Mississippi en 1981[1]
(en $/tonne métrique)

Via Port-Cartier	
Laquier (Duluth-Port-Cartier)	12,10 $ à 16,30 $[2]
Océanique (Port-Cartier — Rotterdam)	
100 000 tonnes	10,95 $
60 000 tonnes	12,48 $
Total : 100 000 tonnes	**23,05 $ à 27,25 $**
60 000 tonnes	**24,58 $ à 28,78 $**
Via le Mississippi	
Barge (Minneapolis — Nouvelle-Orléans)	15,58 $
Océanique (Nouvelle-Orléans-Rotterdam)	
60 000 tonnes	18,89 $
Total :	**34,87 $**

1. Le tableau ne tient pas compte des coûts de transbordement et de manutention, qui s'équivalent sur les deux routes.
2. Selon la disponibilité de charges de retour (minerai de fer de Sept-Îles à Ashtabula).

Source : Acres Consulting Services et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-182.

Ces tableaux 34, 35 et 36 servent essentiellement à repérer des tendances dont il faut tenir compte dans l'établissement de prévisions. Par ailleurs, ces mêmes tableaux permettent de souligner des éléments généraux qui ne sont pas moins utiles à l'analyse de la situation. Voici quelques remarques pertinentes d'ordre général.

La voie du Saint-Laurent possède a priori un avantage incontestable : elle peut-être empruntée par des océaniques de fort tonnage. Aucun port de la côte Est ou du golfe du Mexique n'est apte à recevoir, comme on le fait sur le Saint-Laurent, des navires de 100 000 tonnes. Toutefois, cet avantage est en pratique dépendant de l'ampleur de l'offre et de la de-

Tableau 35

Coûts comparés du transport du grain de Toledo à Rotterdam par le Saint-Laurent et par Baltimore en 1981
($/tonne métrique)

Voie maritime (par Toledo et Port-Cartier)	**US $**	**CAN $**
Chargement	•[4]	
Laquier	9,75 $	11,70 $
Chargement	•	•
Transport océanique		
100 000 tonnes	9,12 $	10,95 $
60 000 tonnes	10,40 $	12,95 $
Total		
100 000 tonnes	18,87 $	22,65 $
60 000 tonnes	20,15 $	24,18 $
Baltimore		
Chargement sur rail	•	•
Rail		
Train-bloc[1]	18,00 $	21,60 $
Form A[2]	12,60 $	15,12 $
Taux actuel	12,99 $	15,60 $
Chargement	•	•
Transport océanique		
60 000 tonnes	12,79 $	15,35 $
Total		
Train-bloc[1]	30,79 $	36,95 $
Form A[2]	25,39 $	30,47 $
Taux actuel[3]	25,78 $	30,95 $

1. DRI/Kearney Unit Train Model.
2. DRI/Kearney Rail Costing Model.
3. Norfolk and Western Railroad.
4. Coût commun aux deux routes.

Source : Acres Consulting Services Limited et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-196.

mande pour de tels navires, tout comme il est limité par la capacité des ports étrangers d'accueillir les navires de fort tonnage.

On transporte une grande partie du grain, à partir de ports canadiens ou américains, sur des navires à tirant d'eau plus faible que celui qu'autoriseraient ces ports. Des tirants d'eau de navires de 25 000 à 50 000 tonnes sont fréquents. Dès lors, on devrait penser qu'un navire de 60 000 tonnes seulement, sur le Saint-Laurent, conférerait déjà un avantage important à cette voie. L'avantage peut même être chiffré : il est de l'ordre de 6,00 $ la tonne. Il faut le penser et le dire, sans pour autant oublier que la disponibilité des navires est telle que les propriétaires sont parfois contraints de transporter des cargaisons au seul prix du carburant, comme ce fut le cas récemment. Par ailleurs, cet avantage pourrait être mis à profit en étendant de 240 kilomètres le transport par camion du grain américain de l'Ouest, afin qu'il rejoigne ainsi les ports des Grands Lacs puis le Saint-Laurent. La voie laurentienne demeurerait malgré tout compétitive !

Comme on a pu le constater dans la première comparaison, le transport du minerai de fer est intimement lié aux avantages de la voie laurentienne. Les charges de retour peuvent faire baisser les prix de 25 %, de 16,00 $ la tonne à 12,00 $ la tonne dans le cas cité.

Dans le cas de la seconde comparaison (Toledo-Rotterdam), la route du Saint-Laurent se révèle encore une fois avantageuse a priori.

Tableau 36

Coûts comparés entre la route rail-golfe et la Voie maritime[1]
(en $/tonne métrique)

Rail-golfe	
Rail	23,50 $[2]
Chargement Océanique à Rotterdam	15,70 $[3]
Total	39,20 $
Voie maritime	
Rail à Duluth	12,00 $ +
Transbordement	1,50 $ – 2,00 $
Laquier	10,00 $ – 13,50 $
Chargement Océanique à Rotterdam	9,00 $ – 10,40 $
Total	**32,60 $ – 38,40 $**

1. Les chiffres de ce tableau diffèrent quelque peu de ceux du tableau 34. Les auteurs Acres et Data ne s'expliquent pas à ce sujet. Il est vraisemblable qu'ils ont tenu, entre autres choses, à ne pas spécifier le tonnage des océaniques cette fois.
2. Chicago Northwestern Railway.
3. Coût commun aux deux routes.

Source : Acres Consulting Services Limited et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-188.

Photo : Port de Québec

Contrairement aux ports de la côte Est et du golfe du Mexique, le Saint-Laurent peut accueillir des océaniques de fort tonnage. Le port de Sept-Îles peut recevoir parmi les plus gros transporteurs qui soient (260 000 tonnes), le port de Québec des 150 000 tonnes et le port de Montréal des 80 000 tonnes.
Navire de 135 000 tonnes au port de Québec.

Elle est la plus économique et on pourrait mettre à profit cet avantage en recueillant par camion le grain pour Toledo dans un rayon de 300 à 500 kilomètres (selon ce que permettent les tarifs du camionnage). Pourtant, à longueur d'année, on transporte du grain vers la côte Est, et ce grain provient de régions situées à seulement 160 kilomètres de Toledo. Pourquoi ?

On pense que cela tient à la disponibilité des élévateurs dans les centres ferroviaires. Ces élévateurs et ces centres facilitent le chargement de trains-blocs. Parce qu'ils reçoivent le grain directement de la ferme, ils dispensent d'une manutention coûteuse et justifient une économie de 5,28 $ à 5,88 $ (dollars canadiens) la tonne. Peut-être même justifient-ils une économie plus grande encore si, comme nous le croyons, les taux cotés par les chemins de fer sont en réalité inférieurs aux taux « normaux » utilisés par les auteurs auxquels nous nous référons.

Mais, on ne saurait oublier dans ce cas comme dans d'autres que le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs semble fort mal connu. À ce sujet, le président de l'American Steamship Company, M. D. Ward Fuller, raconte :

> « On rapporta à un dirigeant d'une grande compagnie américaine que le lac Erié était si peu profond que seules des barges pouvaient y opérer ! »[1]

La remarque est d'autant plus significative qu'elle se réfère à une compagnie active dans le transport du vrac par rail dans la région même des Grands Lacs. À n'en pas douter, il importe de mieux faire connaître les atouts de la voie laurentienne, sinon de corriger radicalement certaines images conservées ou même entretenues ici et là.

Au sujet de la troisième comparaison, soulignons qu'il s'est avéré important de la faire parce que les expéditions directes par rail du sud-ouest du Minnesota vers le golfe du Mexique sont en voie de prendre le dessus sur l'expédition par le Mississippi et sur l'expédition par la voie laurentienne. Tel est le cas lorsque les producteurs peuvent livrer directement leurs grains aux élévateurs des terminaux de chemins de fer. L'économie réalisée ainsi est de 1,50 $ à 2,50 $ U.S. la tonne. L'économie est presque suffisante pour concurrencer vivement les voies d'eau. La situation peut d'autant plus affecter l'utilisation de la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent que la route du golfe du Mexique s'avérerait avantageuse dans les exportations vers l'Afrique, l'Amérique latine ou le Moyen-Orient.

Parmi les autres facteurs dont l'importance ou les effets varient selon les conjonctures, il y a, bien sûr, le coût du carburant, dont l'augmentation frappe d'abord le camion, puis le chemin de fer, et moindrement les barges, les laquiers et les océaniques.

Enfin, notons avant de conclure que la structure tarifaire des voies fluviales constitue un élément non négligeable dans la concurrence des coûts. À l'aube de changements prévisibles dans ce domaine, il y a lieu de faire preuve de vigilance et d'analyser soigneusement toute suggestion ou proposition.

À ce sujet, le Projet Saint-Laurent a reçu un témoignage non équivoque de M. Donald S. Rothwell, président de la Great Lakes Waterways Development Association :

> « Marquées par la surcapacité, les barges du Mississippi, à cause de leurs tarifs très bas, attirent des tonnes de grain d'exportation qui, normalement, quitteraient les États-Unis par les ports lacustres de Duluth ou de Toledo. »[2]

D'une manière générale, il appert que l'utilisation de la voie laurentienne pour l'exportation de grains américains reste liée à des facteurs difficilement contrôlables par la partie canadienne. Même les avantages d'une route en quelque sorte toute « naturelle » vers Rotterdam et la Baltique pourraient être minimisés par des mesures hors du contrôle canadien. Réduirait-on même davantage encore les coûts canadiens, que la concurrence américaine garderait des atouts économiques. Les chemins de fer déréglementés peuvent coter des prix alléchants pour le transport par trains-blocs sur de longues distances et pendant de longues périodes. Sans compter que des points de chargement ferroviaire en pleines zones productrices diminuent la manutention, et d'autant ses coûts.

---

1. "... The transportation department [of a large U.S. Company] came back to [one of its senior executive] and told him that lake Erie was so shallow that only barges could operate on [it] !" Cette citation provient de la centaine de mémoires reçus au cours des consultations faites par le Projet Saint-Laurent. Ainsi nous référerons-nous dans ce rapport, le cas échéant, à des mémoires, lettres ou notes d'entrevues.

2. "Plagued with overcapacity, barge rates on the Mississippi are very low, attracting thousands of tonnes of export grain that would normally leave the United States by the lake ports of Duluth or Toledo."

Ils sont nombreux les promoteurs américains des ports des Grands Lacs. Mais sauront-ils veiller efficacement à ce que l'on vise toujours à conserver entre les coûts des modes de transport des rapports justes, c'est-à-dire des rapports aux coûts réels? Répartira-t-on équitablement entre les modes de transport sinon entre les routes d'éventuels « frais aux usagers »? C'est là matière de préoccupations fort légitimes.

Pour le moment, rappelons dans le tableau 37 à quelles prévisions concernant la Voie maritime canadienne conduit l'analyse des tendances mesurables ou significatives du marché d'exportation des grains américains.

Il y va de prévisions encourageantes, dont les effets économiques au Québec et au Canada ne sauraient cependant être les mêmes que ceux du commerce proprement canadien. Et nous pouvons faire état dès maintenant des prévisions contenues dans *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000* et ayant trait aux volumes totaux de grains (américains et canadiens) prévus dans la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

En distinguant les trafics dans chacune des deux principales portions de la Voie maritime, les sources d'approvisionnement et les années par période de cinq ans, on obtient le tableau 38.

Si on devait pousser plus loin encore les analyses prospectives, il y aurait lieu d'examiner l'attraction grandissante des ports du Pacifique (Washington, Oregon) et leur rôle dans les mouvements de céréales vers le « Pacific Rim ».

Nous avons comparé ces prévisions à celles d'autres documents mentionnés déjà, notamment le rapport dit Misener[1] et l'étude du Michigan[2].

Le rapport Misener, en comparaison, s'avère très optimiste, puisqu'il indique un total de 40 à 45 millions de tonnes métriques pour l'année 1985, alors que les prévisions retenues dans le tableau précédent n'annoncent qu'un volume total de 29,6 millions de tonnes pour cette année 1985. Quant à l'étude du Michigan qui, il faut le rappeler, ne couvre que les grains américains, elle annonce 14,89 millions de tonnes en 1985 et 20,08 millions de tonnes en 1990, à comparer aux 15,8 millions de tonnes en 1985 et aux 17,8 millions de tonnes en 1990 du tableau 38.

Toutefois, nous nous en tenons au rapport *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000* de Acres Consulting Services Limited et de Data Resources Inc. (1982), car les justifications et les analyses, dans les circonstances,

Tableau 37

Mouvements projetés de grains américains dans la Voie maritime
(en milliers de tonnes métriques)

	MLO	Welland	Volume total maximal
1980	12 327	13 286	13 286
1985	15 000	15 800	15 800
1990	17 000	17 800	17 800
1995	19 400	20 300	20 300
2000	22 700	23 500	23 500

Source: Acres Consulting Services Limited et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-206.

Tableau 38

Volumes totaux de grains américains et canadiens prévus dans la Voie maritime.
(en millions de tonnes métriques)

	MLO	Welland	Volume total maximal
Canada			
1978-1980	12,5	13,0	13,0
1985	13,3	13,8	13,8
1990	15,8	16,3	16,3
1995	18,4	19,0	19,0
2000	20,8	21,2	21,2
États-Unis			
1978-1980	13,8	14,5	14,5
1985	15,0	15,8	15,8
1990	17,0	17,8	17,8
1995	19,4	20,3	20,3
2000	22,7	23,5	23,5
Total			
1978-1980	26,3	27,5	27,8
1985	28,3	29,6	29,6
1990	32,8	34,1	34,1
1995	37,8	39,3	39,3
2000	43,5	44,7	44,9

Sources: Acres Consulting Services Limited et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 3-216 et 3-218.

1. Great Lakes/Seaway Task Force (1981), *The Great Lakes/St. Lawrence Seaway: Setting a Course for the '80s*, Toronto, Government of Ontario.
2. THOMPSON, S.R., et JOHNSON, R.L. (1982), *Grain Transportation on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway*, Ann Arbor, Michigan State University, Michigan Sea Grant, Extension Bulletin E-1482.

nous ont paru meilleures, en tout cas plus poussées. En faisant ce choix, nous sommes conscients que les difficultés économiques récentes ont certainement affecté à la baisse certaines prévisions pour les années en cours. Qu'on nous permette seulement d'en profiter pour souligner la nécessité de suivre de très près l'évolution des conjonctures.

L'étude du Michigan soulève néanmoins un point intéressant qui mérite commentaire. Il s'agit de la croissance rapide des exportations de graines de tournesol par les ports des Grands Lacs depuis 1974. Les tonnages passeraient de 1,6 million de tonnes en 1982 à 2,3 millions de tonnes en 1990. À ce sujet, notons seulement qu'il faut dans ce cas tenir compte du poids autant que du volume, car une des conséquences de la légèreté du tournesol, c'est qu'un petit océanique peut prendre une pleine charge et, avec celle-ci, franchir sans encombre les écluses de la Voie maritime. Aussi l'augmentation même rapide du tonnage de tournesol n'entraîne-t-il pas automatiquement une croissance correspondante du trafic de transbordement dans les ports du Saint-Laurent.

L'examen du trafic des grains nécessitait une analyse détaillée parce que ce trafic compte pour les plus forts volumes exportés par le Saint-Laurent. En fait, nous tenions à illustrer du même coup la multiplicité des éléments dont il faut tenir compte dans l'analyse du transport et du commerce maritime, et nous avons conféré une valeur exemplaire à l'étude *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*.

Au total, il ressort que le pouvoir d'attraction du Mississippi commandera indirectement l'évolution des volumes d'exportation par le Saint-Laurent et les Grands Lacs, étant donné l'importance des exportations américaines et le rôle que joue le Mississippi dans ces exportations. En ce qui concerne les grains canadiens, le réseau des chemins de fer vers l'Est, les installations portuaires de Thunder Bay et la flotte des laquiers, par l'importance des investissements qu'ils représentent, devraient être au moins une garantie que la Commission canadienne du blé ne voudra pas les négliger ou ajouter aux contraintes de la concurrence.

Si l'agriculture soviétique devait connaître les succès escomptés depuis longtemps, il est clair que le marché des grains vers l'Est en serait affecté. Par ailleurs, une nouvelle clientèle du Saint-Laurent se développe en Afrique, au Moyen-Orient et sur le pourtour de la Méditerranée. Il est vrai que la plus forte croissance de la demande se situe en Asie. D'ailleurs, le dédoublement des voies ferrées franchissant les Rocheuses n'a-t-il justement pas pour but de faciliter l'approvisionnement des marchés de l'Asie? Ceci laisse penser que l'expédition par le Saint-Laurent ne devrait pas connaître de croissance spectaculaire, mais ne rend pas plus probable qu'il y ait diminution.

Là où le Saint-Laurent n'a pas su retenir sa part du marché, c'est manifestement dans le transport de la fève soya. L'imbrication dans de grands réseaux commerciaux corporatifs a fait défaut mais il n'est sans doute pas trop tard pour tenter de remédier à cette lacune. Dans le cas du blé, la concurrence américaine est grande, par le Mississippi en particulier. Néanmoins, de grands atouts peuvent faire contrepoids aux risques. Et ces derniers sont atténués par la présence, le long du Fleuve, d'élévateurs à grains modernes sous administration ou propriété des grands négociants: Cargill, Bunge, Louis Dreyfus.

Dans la situation présente, les clients de la Voie maritime du Saint-Laurent doivent acquitter d'imposantes charges aux usagers. Du moins paraissent-elles considérables et désavantageuses quand on constate que de telles charges ne sont pas liées aux cent vingt-neuf écluses du Mississippi et de ses affluents. Voilà un point majeur de la concurrence.

La régression du marché du minerai de fer dans la région des Grands Lacs a eu pour effet de diminuer les charges de retour des navires transportant le grain par les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Il s'en est suivi une hausse relative des tarifs du transport maritime des grains. Il faut espérer que la conjoncture est temporaire; il faut également s'y ajuster et suivre de près l'évolution, afin d'apporter, le cas échéant, les correctifs appropriés.

Quand on songe aux nombreux avantages que conserve la voie du Saint-Laurent, par exemple son tirant d'eau et sa proximité relative au continent européen et à la Méditerranée, on est porté à croire qu'il y a lieu de mettre tout en oeuvre afin de transformer les avantages géographiques et physiques en avantages économiques incontestables. Ainsi, si l'on compare les routes Québec — Rotterdam et Nouvelle-Orléans — Rotterdam, ou les routes Québec — Alexandrie et Nouvelle-Orléans — Alexandrie, on remarque immédiatement que les routes depuis Québec sont de beaucoup les plus courtes:

Distances maritimes transatlantiques
(en km)

	Rotterdam	Alexandrie
Québec	5 560	8 968
Nouvelle-Orléans	8 964	11 801

Source: Canadian Ports and Seaway Directory (1982)

Voilà un atout important qu'il faut savoir mettre en relief et conserver dans l'économie générale du transport maritime.

Pour cela, il importe de pouvoir examiner constamment les grands ensembles des données économiques et chacune des étapes qui les constituent, car les stratégies et les mesures, pour être efficaces et bénéfiques, doivent tenir compte tant de l'économie générale des transports que de ses composantes. Notre but est précisément d'en faire prendre conscience aux intéressés, tout particulièrement aux autorités concernées du Québec. Poursuivons donc notre examen des trafics maritimes laurentiens, en nous penchant cette fois sur celui du minerai de fer, dont on sait qu'il a été et demeure fort important dans l'économie du transport par le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Le minerai de fer

Le Québec-Labrador, on le sait, est très riche en minerai de fer; et il s'agit cette fois non pas principalement de transbordement dans les ports du Québec, comme c'était le cas pour les grains, mais bien d'expédition proprement dite à partir du Québec. Qui plus est, la région Québec-Labrador demeure la seule à être en mesure d'exporter du minerai de fer en dehors de l'Amérique du Nord. Les réserves du Minnesota sont utilisées exclusivement dans la région des Grands Lacs, là où sont concentrées d'importantes aciéries.

De 1973 à 1981, les expéditions de minerai de fer du Québec-Labrador se sont réparties comme l'indique le tableau 39 vers les aciéries ontariennes (Canada), vers les aciéries américaines par les Grands Lacs ou par la côte Atlantique, ou vers les régions outre-mer.

Le minerai de fer est et demeure notre plus volumineux produit d'exportation.

Photo: John Hutchinson

Tableau 39

Répartition des expéditions de minerai de fer du Québec-Labrador, de 1973 à 1981.
(en millions de tonnes métriques)

	Total	Canada	États-Unis (Grands Lacs)	États-Unis (côte Est)	Outre-mer
1973	**35,1**	3,2	11,5	5,3	15,0
1974	**34,9**	3,4	10,0	5,2	16,4
1975	**34,3**	3,1	10,1	5,5	15,6
1976	**44,7**	3,1	15,4	6,2	20,0
1977	**44,0**	4,1	16,8	5,3	17,8
1978	**33,4**	3,2	10,5	6,3	13,2
1979	**52,4**	5,5	11,0	9,9	26,0
1980	**43,2**	5,8	7,3	9,1	21,2
1981	**43,5**	4,9	9,8	8,6	21,4

Source: DUFRESNE, C. (1982), *Expédition de minerai de fer du Québec-Labrador par la Voie maritime*, Compte rendu du Colloque sur le système Grands Lacs/Saint-Laurent, Québec, 7, 8 et 9 juin 1982.

Par ailleurs, on le sait aussi, notre industrie du fer est en difficulté. L'extraction et l'expédition du fer, après avoir justifié le développement des activités économiques dans plusieurs villes de la Côte-Nord et du Nouveau-Québec (Sept-Îles, Port-Cartier, Fermont, Gagnon et Havre-Saint-Pierre) en ont entraîné le plafonnement et même une diminution. Récemment, la fermeture d'industries provoquait même celle d'une municipalité et entraînait de ce fait une migration onéreuse de ses habitants. Qu'est-ce à dire en ce qui a trait à l'avenir du transport du minerai de fer et à son rôle dans l'économie maritime ?

Comme on le voit, il est nécessaire de comprendre la nature profonde des difficultés dans l'industrie du fer et de ne pas s'en tenir à la proverbiale richesse du Québec-Labrador en ce domaine, si l'on veut prévoir ou planifier l'avenir. Le minerai de fer est et demeure notre plus volumineux produit d'exportation. Son transport par eau, on l'a vu, joue même un rôle direct dans l'économie des grains. Mais qu'en est-il maintenant et qu'en sera-t-il demain, étant donné les difficultés affectant notre industrie du fer ?

Au départ, il y a lieu de reconnaître qu'un marché d'exportation, à cause de cela précisément, se trouve intimement lié au marché mondial, sur lequel, pour parler du minerai de fer, nous n'avons que peu d'influence. Afin de comprendre mieux les autres éléments de la problématique, nous allons nous référer à l'étude retenue par le gouvernement du Québec et réalisée pour le compte du ministère de l'Énergie et des Ressources[1]. Nous ne reprendrons pas l'analyse dans le détail, nous contentant d'en rappeler, pour nos fins, les points saillants.

La demande mondiale de minerai de fer continuera d'augmenter, mais elle se déplacera géographiquement. Les aciéries de base vont se retrouver de plus en plus dans les pays en voie de développement, ce qui est confirmé par Reich[2], Lawrence et Dyer[3] et Naisbitt[4].

Certains de ces pays — c'est le cas de la Corée du Sud et de Taïwan — n'ont pas de réserves de minerai. Localisés dans le Pacifique, ils s'alimenteront davantage chez les pays fournisseurs de cette région : l'Australie, l'Inde, l'Indonésie. D'autres pays, tels le Brésil et les pays de l'Afrique de l'Ouest, utiliseront leur propre minerai.

Les États-Unis, la Communauté économique européenne (C.E.E.) et le Japon continueront à produire de l'acier, des aciers spéciaux de préférence, et ils auront besoin d'importer du minerai ; mais les pays fournisseurs seront de plus en plus nombreux à vouloir s'accaparer ces marchés.

1. FARAH, S.E. (1983), *Minerais de fer au Québec-Labrador. Problématique et recommandations*, Service de l'économie minérale, ministère de l'Énergie et des Ressources, 170 p. — annexes.
2. REICH, R. (1983), *The Next American Frontier*, New York, New York Times Books, 324 p.
3. LAWRENCE, P.R. et DYER, D. (1983), *Renewing American Industry*, New York, Free Press, 384 p.
4. NAISBITT, J. (1984), *Megatrends*, New York, Warner, 333 p.

Le pays qui pourra livrer le meilleur produit de base au meilleur coût sera évidemment avantagé. Il faudra d'abord qu'il possède la catégorie de minerai recherchée par les aciéries. En 1981, environ 90 % de la consommation américaine de minerai de fer était sous forme de boulettes alors que l'inverse se produisait en Europe et au Japon, où la consommation de particules fines, pour agglomération sur grille (concentrés), est élevée. On prévoit que la modernisation des aciéries américaines va entraîner là aussi une évolution technologique vers l'utilisation des concentrés. Quant au minerai brut, il n'est presque plus en demande. Les expéditions canadiennes de ce type ont d'ailleurs chuté de 69 % des exportations totales de fer en 1955, à 5,6 % en 1981.

Les boulettes et les concentrés, en 1981, avaient une teneur moyenne en fer de 60 % au niveau mondial. Il est d'autant plus facile et plus économique d'atteindre cette teneur que le minerai naturel est déjà plus riche. Or les minerais du Québec-Labrador n'ont qu'une teneur moyenne de 30 %, tandis que ceux du Brésil ont une teneur variant entre 55 et 66 %, ce qui élimine même le besoin de concentrer. De plus, le type de minerai affecte la technologie et les coûts de préparation. Ainsi, le minerai de Schefferville contient de la goéthite et de la limonite, ce qui rend le boulettage plus difficile.

Dans ces conditions, le minerai du Québec-Labrador n'est demeuré réellement compétitif que sur le marché de l'intérieur du continent nord-américain, c'est-à-dire au Québec, en Ontario, dans les états des Grands Lacs et sur la côte Atlantique (Baltimore). Comme les propriétaires des aciéries sont aussi propriétaires de nos mines, ils ont d'ailleurs intérêt à se servir du minerai qui provient de ces mines. M.A. Stanley West le soulignait lors d'une récente conférence[1]. Cependant, l'industrie nord-américaine de l'acier est dans un état précaire. Selon les auteurs déjà cités (Reich, Naisbitt, Lawrence et Dyer), elle ne retrouvera plus jamais son niveau de production d'autrefois. La tendance est à la consolidation, à la modernisation, à la production d'aciers spéciaux, aux aciéries de poche à réduction directe. Il semble donc peu plausible que dans un proche avenir les livraisons de minerai du Québec-Labrador dans les Grands Lacs retrouvent les volumes d'il y a dix ans.

Il y a néanmoins un fait important qui mériterait analyse. En effet, les aciéries ontariennes ayant des intérêts dans nos mines, en ont également dans les mines du Mesabi Range au Minnesota, depuis 1974. En 1981, elles ont utilisé 4,3 millions de tonnes de minerai canadien, dont 2,4 millions du Québec-Labrador, et 6,4 millions de tonnes importées surtout des États-Unis. Il en coûtait environ 1 $ de moins la tonne pour faire transiter le minerai américain dans le canal Welland, à destination de Hamilton, que pour y faire aboutir celui du Québec-Labrador par la section Montréal-Lac Ontario. Pour les aciéries de Hamilton, le fer québécois se trouve donc désavantagé.

Bref, il y a lieu de prendre conscience que le trafic du fer dans la Voie maritime du Saint-Laurent, autant dans la section entre Montréal et le Lac Ontario que dans la section du canal Welland, a connu une baisse importante depuis plusieurs années, comme en attestent les tableaux 15 et 16, p. 22.

Il est important, par ailleurs, de visualiser les mouvements du minerai de fer empruntant la voie laurentienne vers l'amont ou vers l'aval.

Selon le rapport *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, la situation de 1981 pouvait être illustrée tel qu'indiqué au tableau 40.

En 1982, la situation change presque dramatiquement. Les expéditions totales de minerai de fer du Québec-Labrador, de 43,5 millions de tonnes qu'elles étaient en 1981, ont chuté à 28,8 millions de tonnes.

Dans le cas du trafic canadien, le transport du minerai se fait essentiellement entre les ports de la Côte-Nord et l'extrémité ouest du lac Ontario (Hamilton), c'est-à-dire vers l'amont, comme le montre la carte du tableau 41.

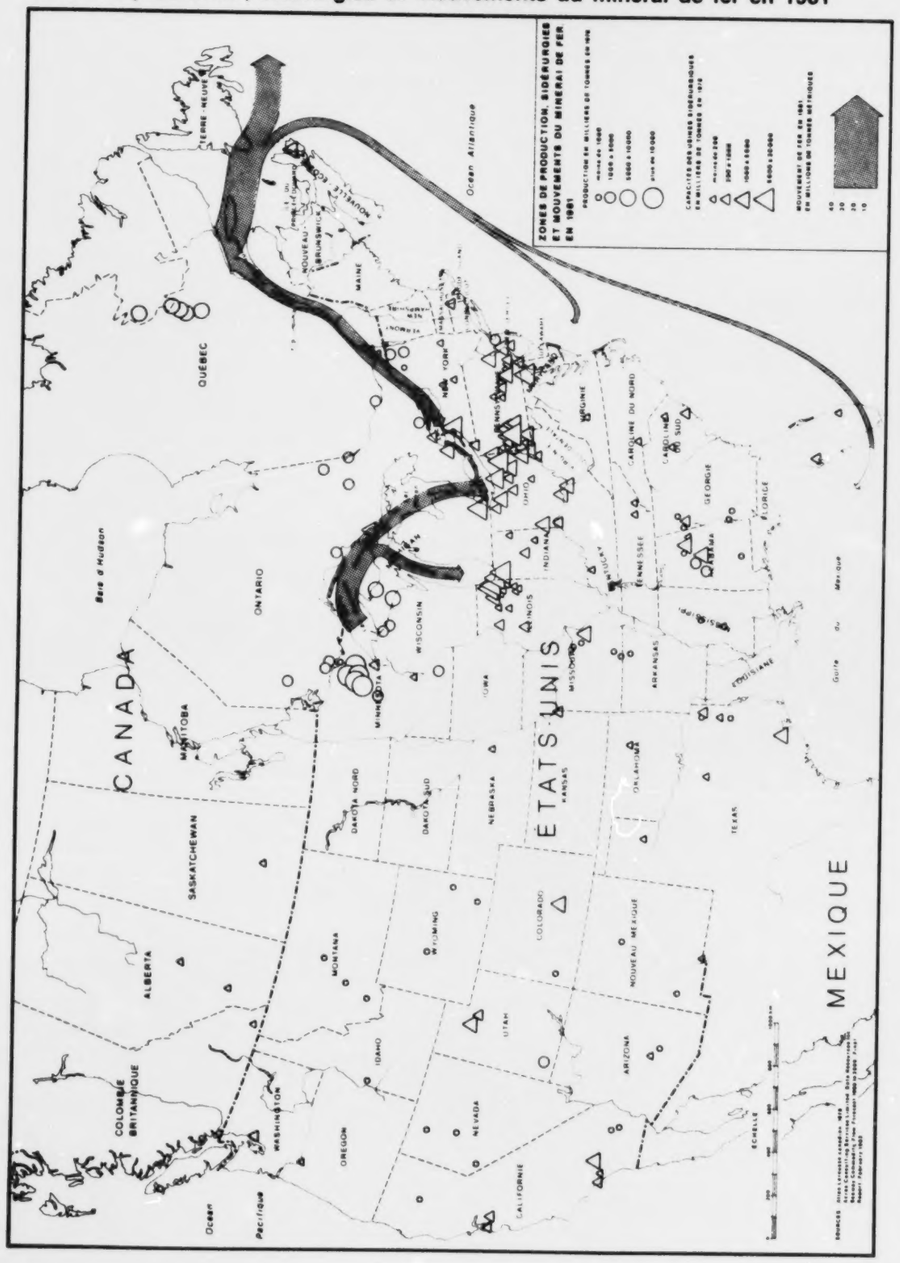
Quant au trafic international du minerai de fer, toujours pour l'année 1982, il se partage en un trafic vers l'amont et en un trafic vers l'aval, comme le montre la carte du tableau 42.

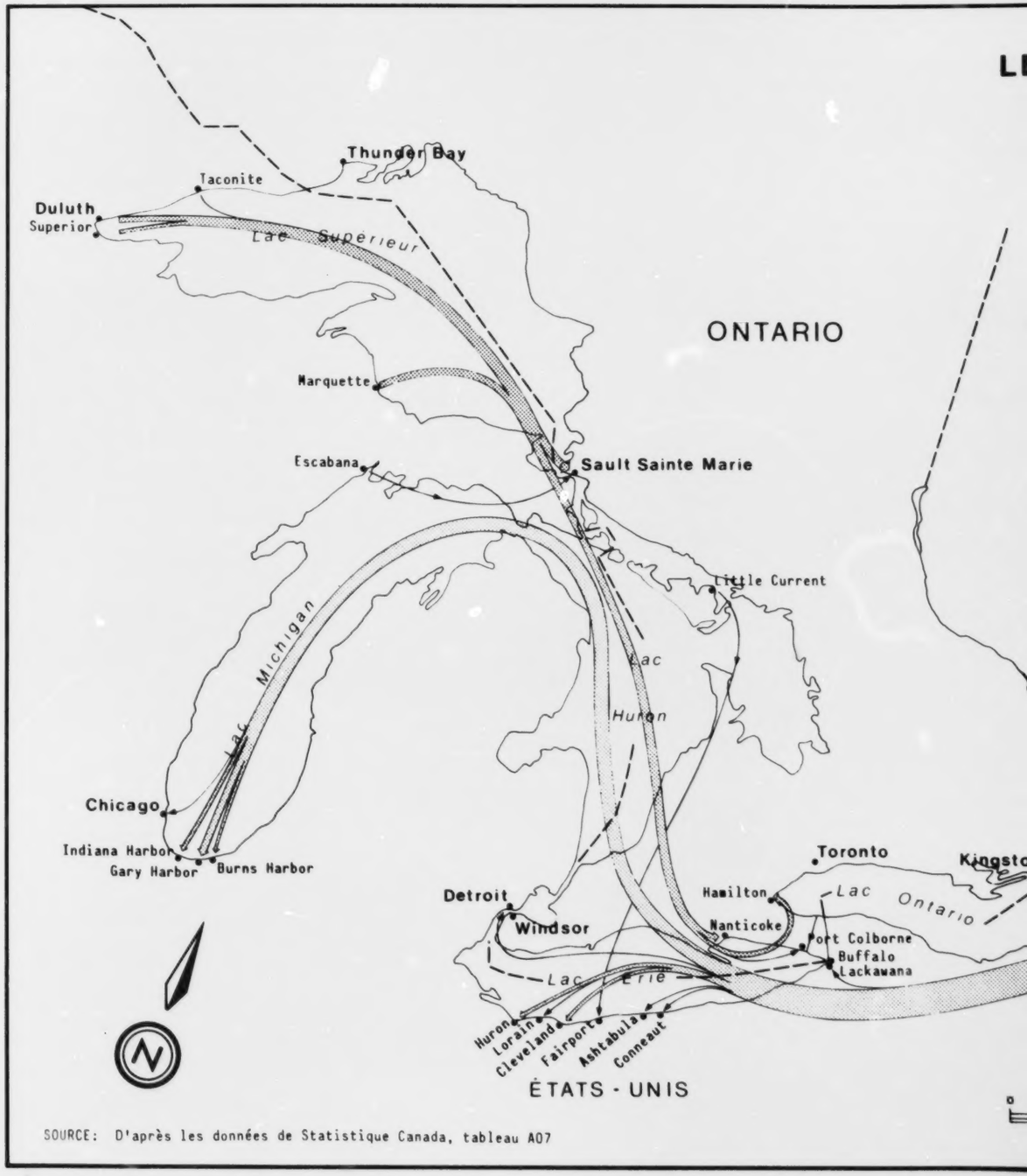
Au sujet des tableaux 41 et 42, soulignons que les cartes présentées ne donnent cependant pas une véritable image d'ensemble du trafic du minerai de fer sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs. Il y manque les indications relatives aux trafics nationaux américains.

1. WEST, A.S. (1984), *North American Iron Ore Today*, Proceedings of the Seminar on Transportation Policies and Demand for Coal, Iron and Steel, Louisville, Kentucky, Feb. 26-28.

Tableau 40

Zones de production, sidérurgies et mouvements du minerai de fer en 1981





SOURCE: D'après les données de Statistique Canada, tableau A07

Tableau 42

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs
Trafic international du minerai de fer en 1982

LE SYSTÈME SAINT-LAURENT / GRANDS LACS

(TRAFIC INTERNATIONAL DU MINERAI DE FER EN 1982)

ONTARIO

QUÉBEC

inte Marie

Little Current

Toronto

Kingston

Hamilton

Lac Ontario

Nanticoke

Port Colborne

Buffalo

Lackawana

Cornwall

Contrecoeur

Montréal

Québec

Fleuve Saint-Laurent

Pointe-Noire

Port-Cartier

Sept-Iles

Blanc-Sablon

TERRE-NEUVE

Vers l'étranger

Atl. & Golfe

De l'étranger

NOUVEAU-BRUNSWICK

ÎLE DU PRINCE-EDOUARD

NOUVELLE-ÉCOSSE

Halifax

ÉCHELLE 1:5000000

0 50 100 150 200 250 300 km

TRAFIC INTERNATIONAL DU MINERAI DE FER EN 1982

Minerai de fer chargé dans les ports du Québec et de l'Ontario vers les Etats-Unis (Grands Lacs, Atlantique et Golfe) et l'étranger

Minerai de fer chargé dans les ports des Grands Lacs (Etats-Unis) et de l'étranger vers le Québec et l'Ontario

millions de tonnes

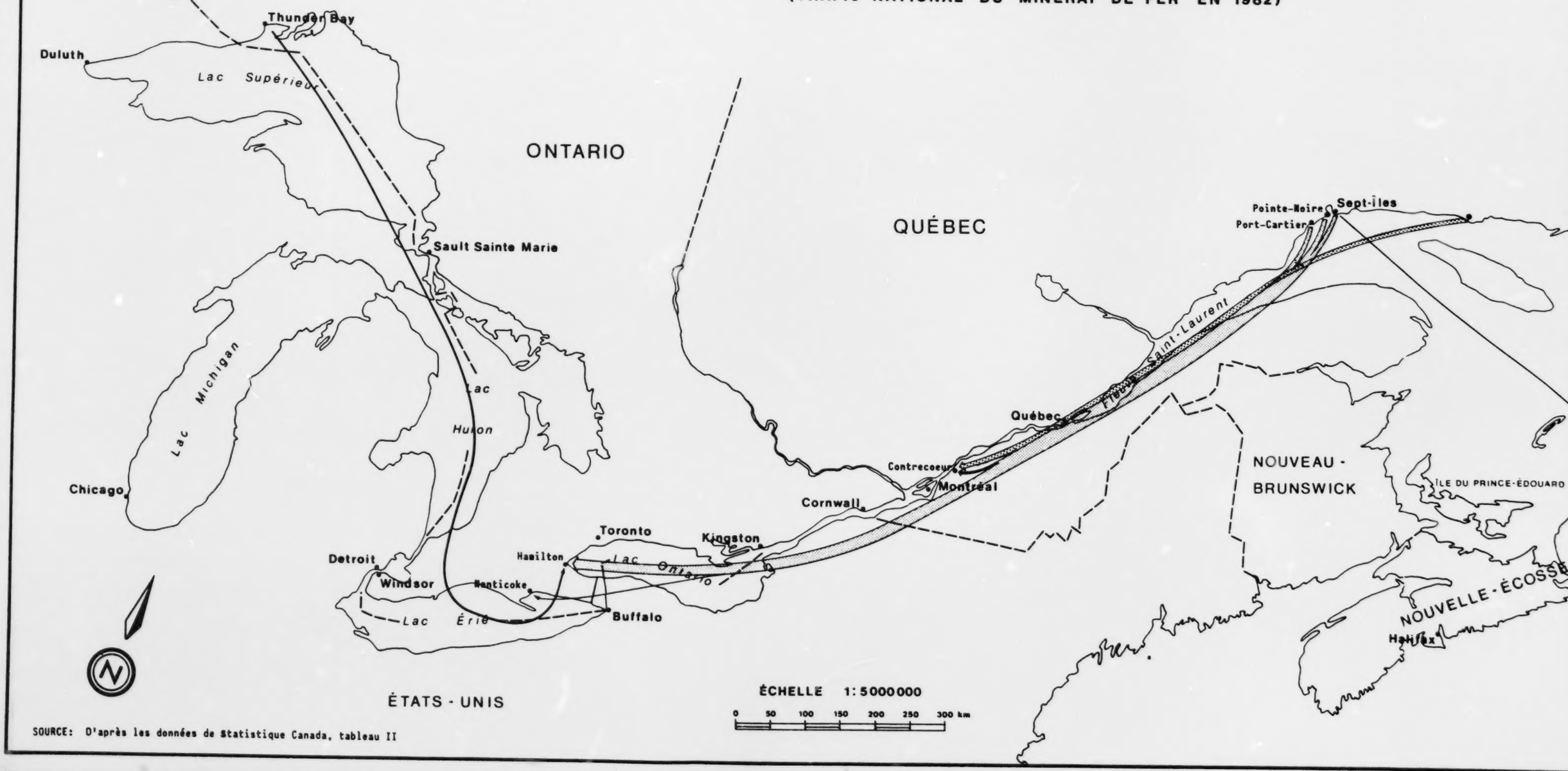
12
8
4
0

Tableau 41

Le système Sain
Trafic national du

LE SYSTÈME SAINT-LAURENT / GRANDS LACS

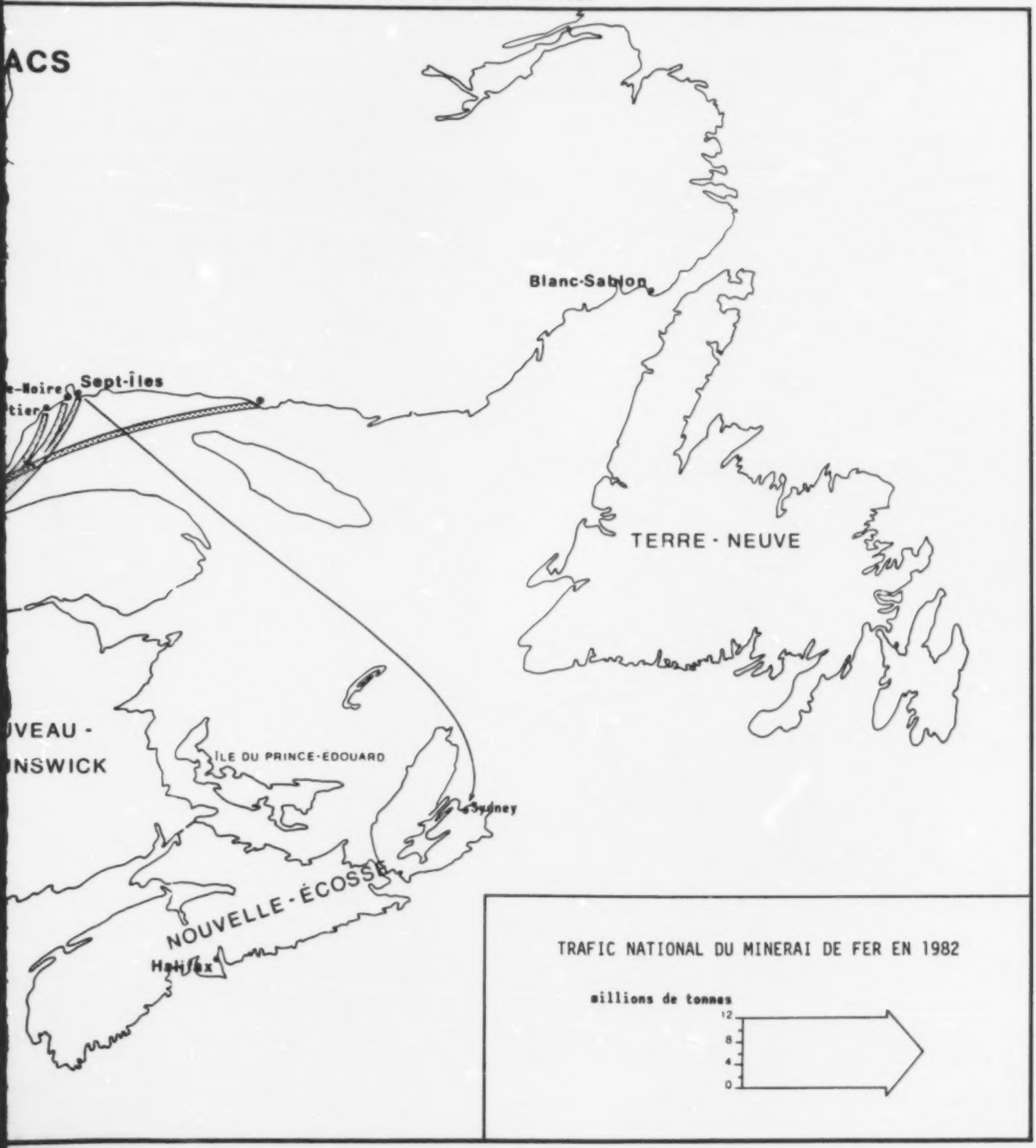
(TRAFIC NATIONAL DU MINERAI DE FER EN 1982)



SOURCE: D'après les données de Statistique Canada, tableau II

Tableau 41

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs
Trafic national du minerai de fer en 1982



En 1983, les expéditions totales diminuent de nouveau. Elles ne s'élèvent plus qu'à 28,1 millions de tonnes et c'est environ la moitié de la production que l'on doit écouler sur le marché libre mondial. La concurrence y est forte avec le fer du Brésil ou avec celui de l'Afrique occidentale. Sur les marchés, redisons-le, les concentrés sont plus en demande que les boulettes habituellement produites ici.

Que sera l'avenir, dans ces conditions?

Dans l'état actuel des choses, les prévisions établies par Acres Consulting Services et par Data Resources semblent faire l'unanimité chez la majorité des experts. Les expéditions de minerai du Québec-Labrador vers l'amont (lac Ontario et lac Érié) devraient se stabiliser autour de 15 à 17 000 000 de tonnes par an jusqu'en l'an 2000, dont 11 à 12 000 000 à destination des aciéries américaines et 4 à 5 millions vers les aciéries canadiennes.

Les producteurs du Québec devront dès lors se tourner de plus en plus vers les marchés extérieurs et il faut s'attendre à d'importantes fluctuations sur le marché libre mondial.

Une des conséquences à prévoir consistera dans l'apparition d'un écart croissant, peut-être considérable, entre le trafic descendant des céréales et le trafic montant du minerai de fer. Plus de cinquante pour cent des laquiers pourraient retourner à vide. On imagine aisément que cela pourrait affecter le commerce du grain.

Au sujet de la crise du minerai de fer subie au Québec, l'auteur de l'important ouvrage intitulé *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Jean-Claude Lasserre, notait dans un récent article:

> « Ainsi, la crise a eu pour effet insoupçonné de faire perdre à la voie d'eau laurentienne un de ses atouts économiques. L'existence d'un fret dans chaque sens a largement favorisé l'essor d'une flotte canadienne moderne de navires spécialisés dans le transport du vrac...La route du Saint-Laurent serait-elle en train de perdre cet avantage à l'occasion de la crise (de la sidérurgie)? »[1]

La mise en garde est de taille. Mais elle suggère peut-être avant tout de suivre le marché de près, d'apporter des correctifs appropriés s'il y a lieu et, à tous égards, de ne pas négliger une crise aussi importante.

En guise de conclusion, faisons le point. Le marché du minerai de fer du Québec-Labrador a subi un choc considérable au cours des dernières années. Ce choc pourrait toucher plusieurs fronts du transport maritime laurentien: le trafic du minerai de fer — c'est fait déjà pour l'essentiel — et le trafic vital des grains, si l'on n'y voit pas de près. Les expéditions de minerai de fer vers les Grands Lacs ont déjà fortement diminué. Les exportations outre-mer et vers la côte Est américaine ne compensent pas encore.

La demande des aciéries des Grands Lacs pour des minerais très bon marché existe. Elle pourrait augmenter et chercher un approvisionnement accru ailleurs qu'au Québec-Labrador. La flotte des Grands Lacs n'est guère recyclable; la plupart des navires n'ont pas les caractéristiques nécessaires pour prendre la haute mer et quérir ailleurs des cargaisons qui ne pourraient être disponibles ici. Il y a donc lieu d'évoquer un nouveau marché de transbordement de minerais africains ou brésiliens sur le Saint-Laurent. Il est déjà question que soit expédié du port de Québec, à destination des Grands Lacs, du minerai ouest-africain.

Mais, au fond, l'essentiel ici n'est pas encore d'arrêter des solutions définitives, du moins durables. C'est avant tout d'illustrer certains problèmes, et la façon dont ils sont reliés entre eux dans beaucoup de cas, et de susciter la création ou la croissance d'organismes autorisés à apporter des correctifs valables.

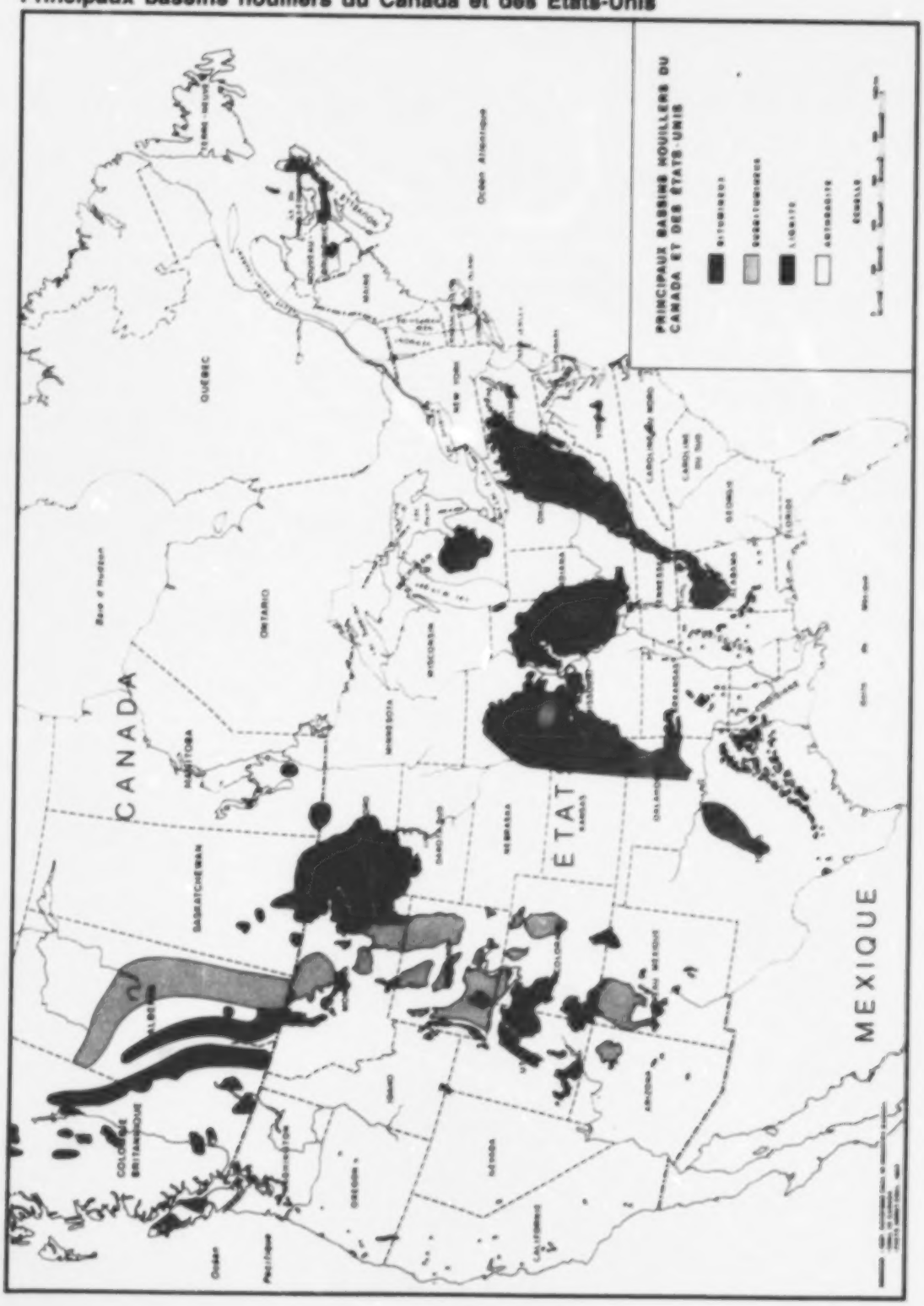
Dans le cas présent, pour des raisons qui ne dépendent pas du transport maritime laurentien, celui-ci a été touché. Le trafic du minerai de fer a connu une baisse notable et notoire. Au delà de cet effet premier d'une crise d'un autre ordre, il se pourrait que soit profondément modifié un équilibre important entre le transport vers l'amont et le transport vers l'aval. Entre autres choses, la disponibilité des charges de retour si utiles au transport du grain par la voie laurentienne pourrait en être affectée de façon importante. Tout ceci illustre aussi bien que les chiffres des tonnages l'importance du trafic du minerai de fer sur le Saint-Laurent.

Voyons maintenant ce qu'il en est du charbon et du pétrole.

1. LASSERRE, Jean-Claude (1983), « La Voie maritime du Saint-Laurent face à la crise: pour un essai de bilan », dans *Les annales de géographie*, 92 (509), p. 38. Jean-Claude Lasserre est l'auteur de *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, (Cahiers du Québec, collection Géographique), Hurtubise HMH, 1980, 755 p.

Tableau 43

Principaux bassins houillers du Canada et des États-Unis



Le charbon et le pétrole

Le charbon a connu, si l'on peut dire, des heures de gloire dès les débuts de l'ère industrielle. C'était, de loin, la source d'énergie transformable en travail. Le pétrole l'a rapidement ou brusquement remplacé dans presque toutes ses utilisations en grande quantité. Longtemps, on imagina mal qu'il pourrait se produire une sorte de retour des choses. La « crise » du pétrole a ébranlé les convictions nourries par l'habitude. On évoque volontiers maintenant un nouvel essor du charbon. Nous n'allons pas en débattre dans ces termes, mais seulement examiner dans son ensemble la situation qui concerne le transport maritime laurentien.

Au départ, rappelons que le charbon abonde en dehors des pays de l'O.P.E.P. Les États-Unis possèdent même les plus grandes réserves du monde, soit plus de 3 200 milliards de tonnes. L'Australie, l'Afrique du Sud, le Canada, l'URSS, la Chine, le Royaume-Uni, la Pologne et l'Europe de l'Ouest possèdent également des réserves considérables.

Pour ce qui est des principaux bassins houillers du Canada et des États-Unis, on en aura une idée d'ensemble en se référant à la carte du tableau 43.

Quant au nouvel essor du charbon, il s'est déjà manifesté dans son utilisation directe, par combustion, en vue de produire de la vapeur ou en vue de produire de l'électricité, ou dans des transformations par gazéification ou liquéfaction. La production d'électricité aura surtout retenu l'attention, de même que la substitution du pétrole dans des centrales thermiques.

L'essor a néanmoins fléchi quelque peu lorsque l'adoption de programmes de conservation d'énergie eut diminué notablement la consommation du pétrole ou lorsque le choix du nucléaire semblait s'imposer de toute façon. D'ailleurs, les centrales au charbon soulèvent souvent des problèmes environnementaux liés aux pluies acides. Afin d'éviter dans ces cas des mesures correctives dispendieuses, on cherche les charbons à faible teneur en soufre. Ils sont moins polluants, mais en même temps moins calorifiques et l'on doit souvent transformer les chaudières afin de les adapter au produit.

Par ailleurs, une entente entre l'Europe de l'Ouest et l'U.R.S.S. au sujet du gaz sibérien de même que la reprise de la production dans les mines polonaises de charbon ont contribué à diminuer la demande européenne de charbon importé d'outre-mer.

Transbordement de charbon de « navire à navire » dans la baie de Sept-Îles.

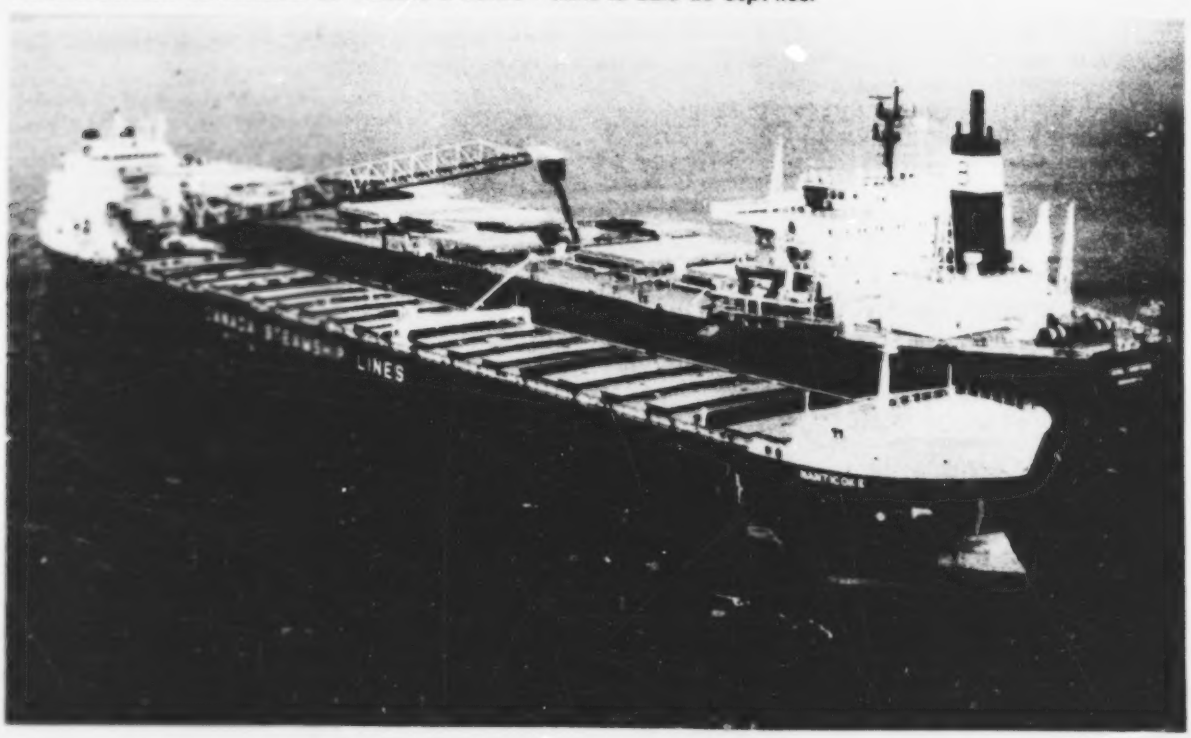


Photo : Canada Steamship Lines

Quant à la gazéification et à la liquéfaction du charbon, plusieurs pays poursuivent des recherches afin de réduire les coûts de transformation à un niveau compétitif avec le prix du baril de pétrole de l'O.P.E.P. L'Afrique du Sud produit déjà 40 % de sa consommation de pétrole à partir du charbon. Le Royaume-Uni, le Japon, le Canada et les États-Unis en sont à l'étape des projets-pilotes. Les États-Unis y mettent moins de ferveur, même s'ils sont dépendants de l'O.P.E.P. pour une partie de leurs approvisionnements.

L'industrie du charbon bénéficie de l'appui total du gouvernement américain pour exporter la plus grande quantité possible de charbon à vapeur; mais la prudence reste de mise dans les investissements à long terme en matière d'équipements de transport: rail, ports, carboducs, etc.

Un jour, espère-t-on, le charbon sera transformé à la sortie de la mine ou même in situ, sous terre, et le gaz ou le pétrole seront expédiés par pipeline. Les wagons de chemin de fer, les vraquiers et les installations portuaires deviendront alors plus ou moins superflus dans ce domaine.

Entretemps, si les États-Unis continuent leurs efforts d'exportation de charbon brut, le Québec et les états des Grands Lacs se doivent de promouvoir la route du Saint-Laurent comme exutoire et d'amener les exportateurs de charbon à en utiliser les installations ou à en construire de nouvelles, si nécessaire.

Cinq études majeures ont été produites récemment sur le commerce mondial du charbon d'ici l'an 2000:

a) O.C.D.E. (1974),
Perspectives énergétiques jusqu'en 1985,
Paris, Vol. 1, 273 p.

b) WILSON, Carroll L. (1977),
Energy: Global Prospects 1985-2000, Report of the Workshop on Alternative Energy Stategies,
Cambridge, M.I.T. Press, 291 p.

c) WILSON, Carroll. (1980),
Report of the World Coal Study,
Vol. 1 *Future Coal Prospects: Country and Regional Assessments*, 577 p.
Vol. 2 *Coal: Bridge to the Future*, 247 p.
WOCOL, Gallinger Publishing Co.

d) Chase Manhattan Bank (1981),
World Coal Outlook, the year 2000: Opportunities and Uncertainties, 49 p.

e) OCDE (1982; étude mise à jour en juin 1984), *Offre et demande mondiale de charbon*.

Toutes ces études prévoient que, d'ici l'an 2000, la demande de charbon à vapeur pour la production d'électricité va augmenter de façon considérable, particulièrement dans les pays industrialisés de l'O.C.D.E. Or, ces pays ont justement des réserves insuffisantes et devront recourir à l'importation. Une étude de Wilson (WOCOL, 1980) prévoit en conséquence les importations mentionnées au tableau 44 selon une hypothèse conservatrice (A) ou selon une hypothèse optimiste (B).

Par contre, la demande de charbon dit métallurgique ou thermique n'augmenterait pas aussi rapidement. Au total, les importations de charbon thermique selon les deux mêmes hypothèses conservatrice (A) ou optimiste (B), seraient celles du tableau 45.

Afin de répondre à ces besoins, les principaux pays exportateurs estiment leur potentiel d'exportation aux niveaux mentionnés au tableau 46.

Comme on peut le constater, le Canada et les États-Unis comptent et compteront inégalement parmi les importants fournisseurs de charbon.

Tableau 44

Prévisions d'importation de charbon à vapeur (1985-2000) à l'échelle mondiale
(en millions de tonnes métriques)

	1985	1990	2000
Hypothèse			
A	105	167	302
B	149	259	686

Source: WILSON Carroll L. (1980), *Coal, Bridge to the Future*, WOCOL, World Coal Study, p. 19.

Tableau 45

Importations de charbon thermique par pays et régions
(en millions de tonnes métriques)

	1977	1985		2000	
Hypothèse		**A**	**B**	**A**	**B**
Danemark	4,6	10,7	11,1	9,4	20,9
Finlande	4,1	3,4	3,4	7,7	12,4
France	14	11	34	26	100
Grande-Bretagne	1	—	—	—	15
Italie	2,0	10,3	10,9	16,5	45,5
Pays-Bas	1,5	7,0	7,0	19,9	34,2
République fédérale allemande	3	9	11	20	40
Suède	0,3	2,9	3,2	14,3	23,1
Reste de l'Europe de l'Ouest	7	13	13	32	42
OCDE Europe	**37**	**67**	**94**	**146**	**333**
Canada	6	6	5	8	4
Japon	2	6	7	53	121
Total OCDE*	**45**	**80**	**105**	**210**	**460**
Asie (sauf Japon)	—	5	24	60	179
Afrique et Amérique latine	1	3	3	6	10
Pays de l'Est	17	20	20	30	30
Total mondial*	**60**	**105**	**150**	**300**	**680**

* Les totaux sont arrondis

Source: WILSON, Carroll L. (1980), *Coal, Bridge to the Future*, WOCOL, World Coal Study, p. 20.

Tableau 46

Potentiel d'exportation de charbon par pays exportateurs (an 2000)
(en millions de tonnes métriques par année)

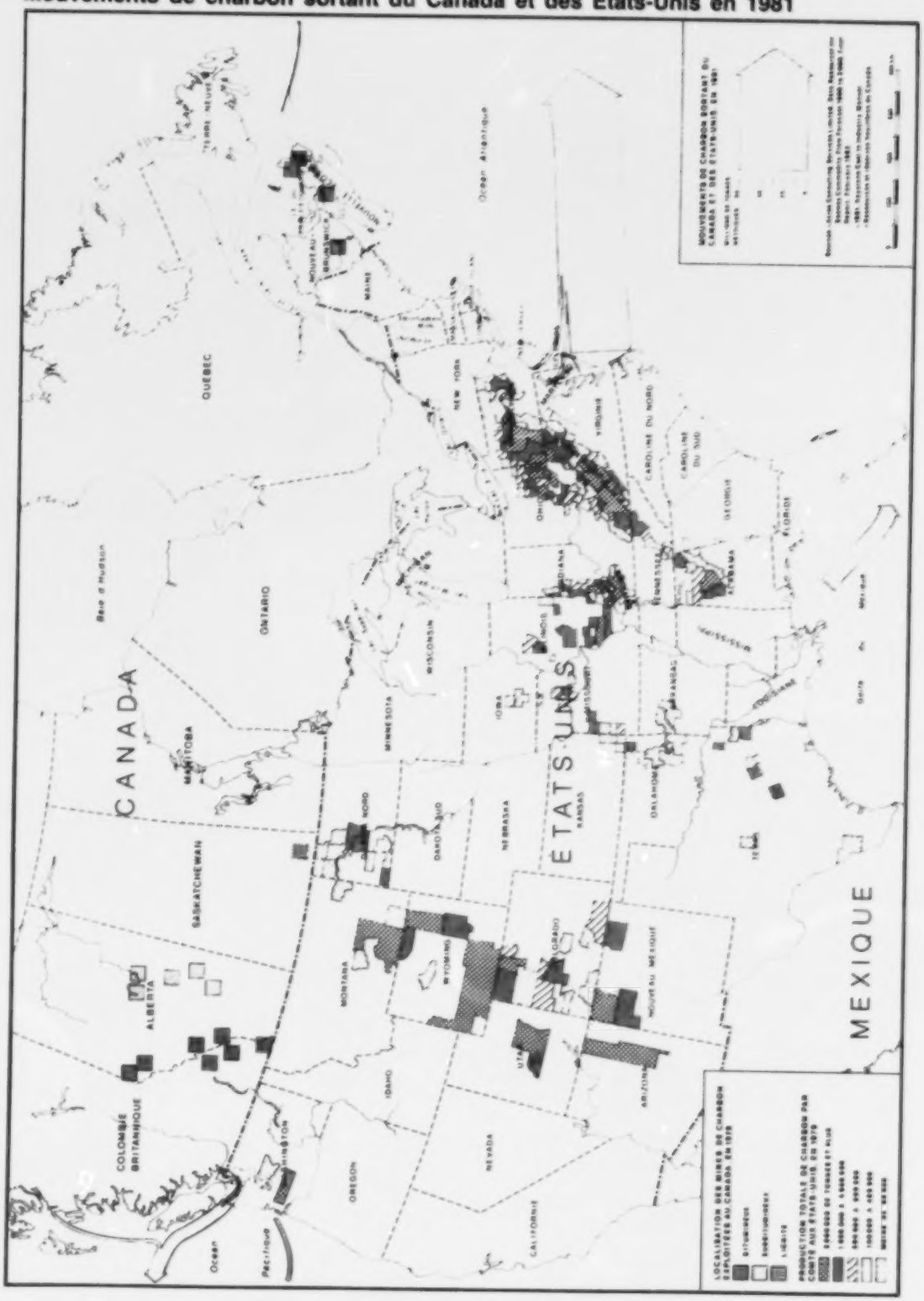
	1977	Prévisions	Potentiel maximum estimé
Australie	38	160	200
Canada	12	27-47	67
États-Unis	49	125-200	350
Inde et Indonésie	1	5	ND[1]
Pologne	39	50	50
République d'Afrique du Sud	12	55-75	100
République fédérale allemande	14	23-25	ND
République populaire de Chine	3	30	ND
Union soviétique	25	50	ND
Amérique latine, Afrique et autres	7	25-50	ND
Total mondial	**200**	**550-700**	**930**

1. ND = Non déterminé

Source: WILSON Carroll L. (1980), *Coal, Bridge to the Future*, WOCOL, World Coal Study, p. 22.

Tableau 47

Mouvements de charbon sortant du Canada et des États-Unis en 1981



SOURCE: D'après les données de Statistique Canada, tableau A07

Tableau 49

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs
Trafic international du charbon en 1982

LE SYSTÈME SAINT-LAURENT / GRANDS LACS

(TRAFIC INTERNATIONAL DU CHARBON EN 1982)

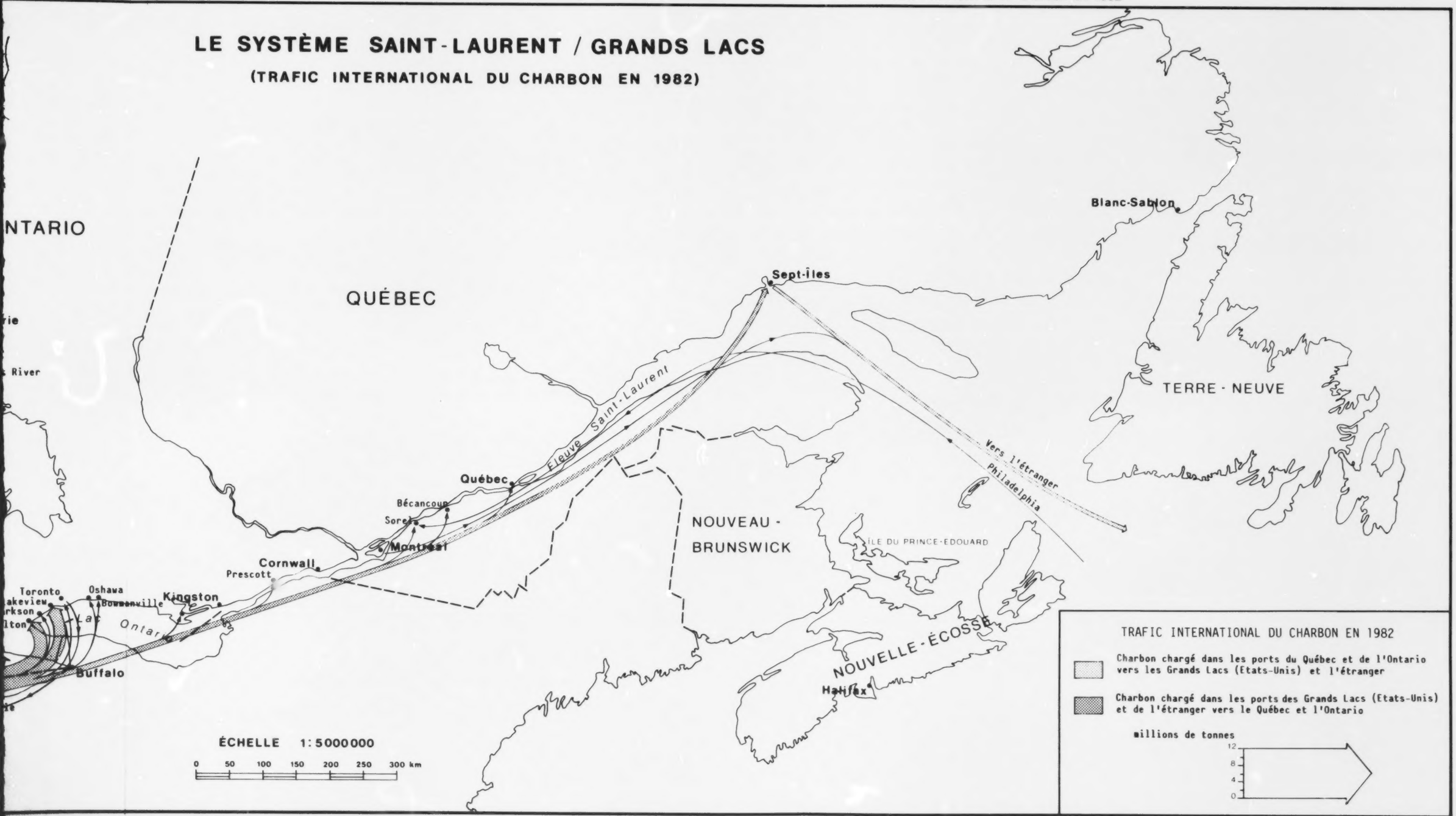
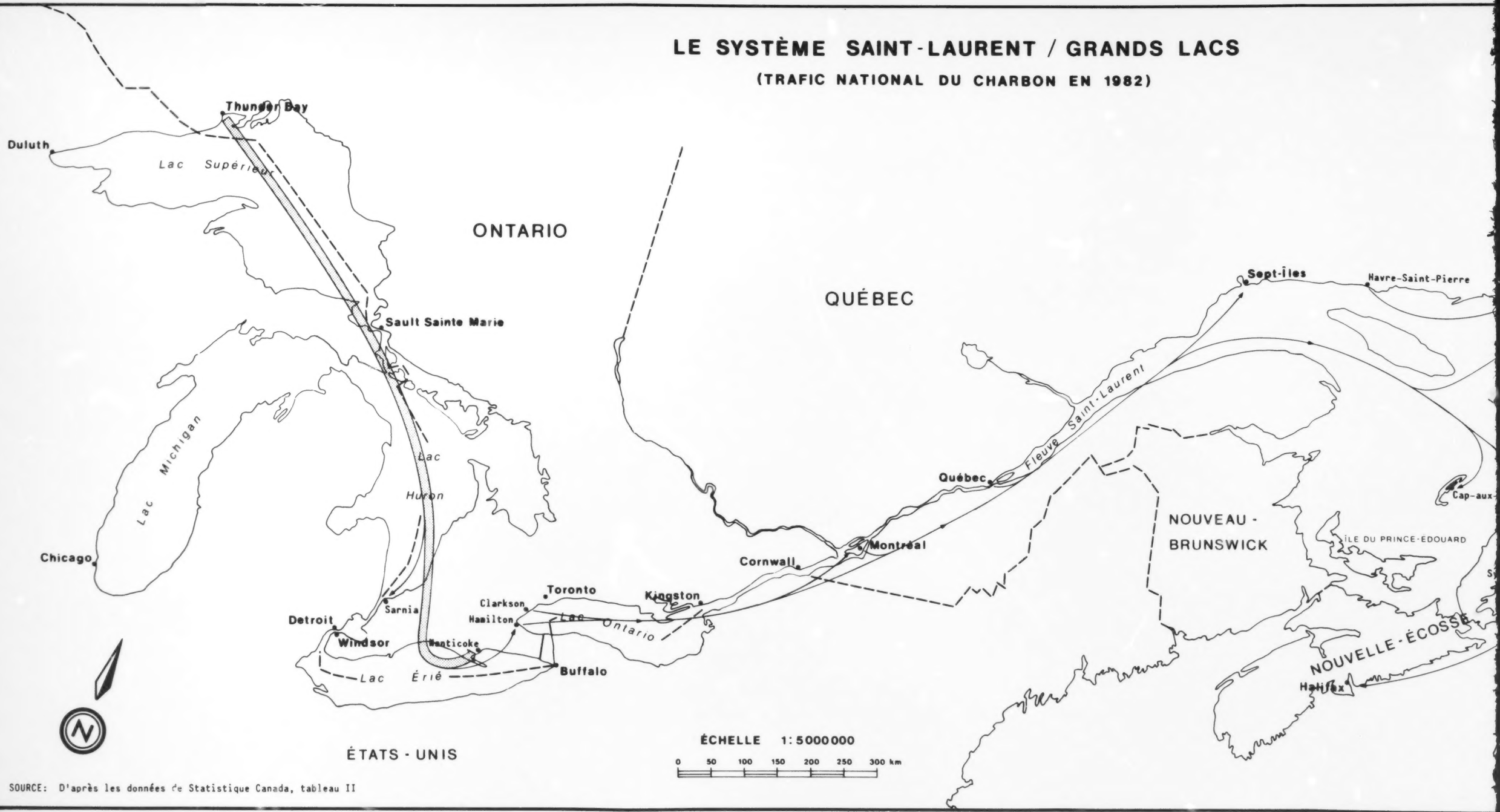


Tableau 48

Le système Saint-La
Trafic national du cha

LE SYSTÈME SAINT-LAURENT / GRANDS LACS

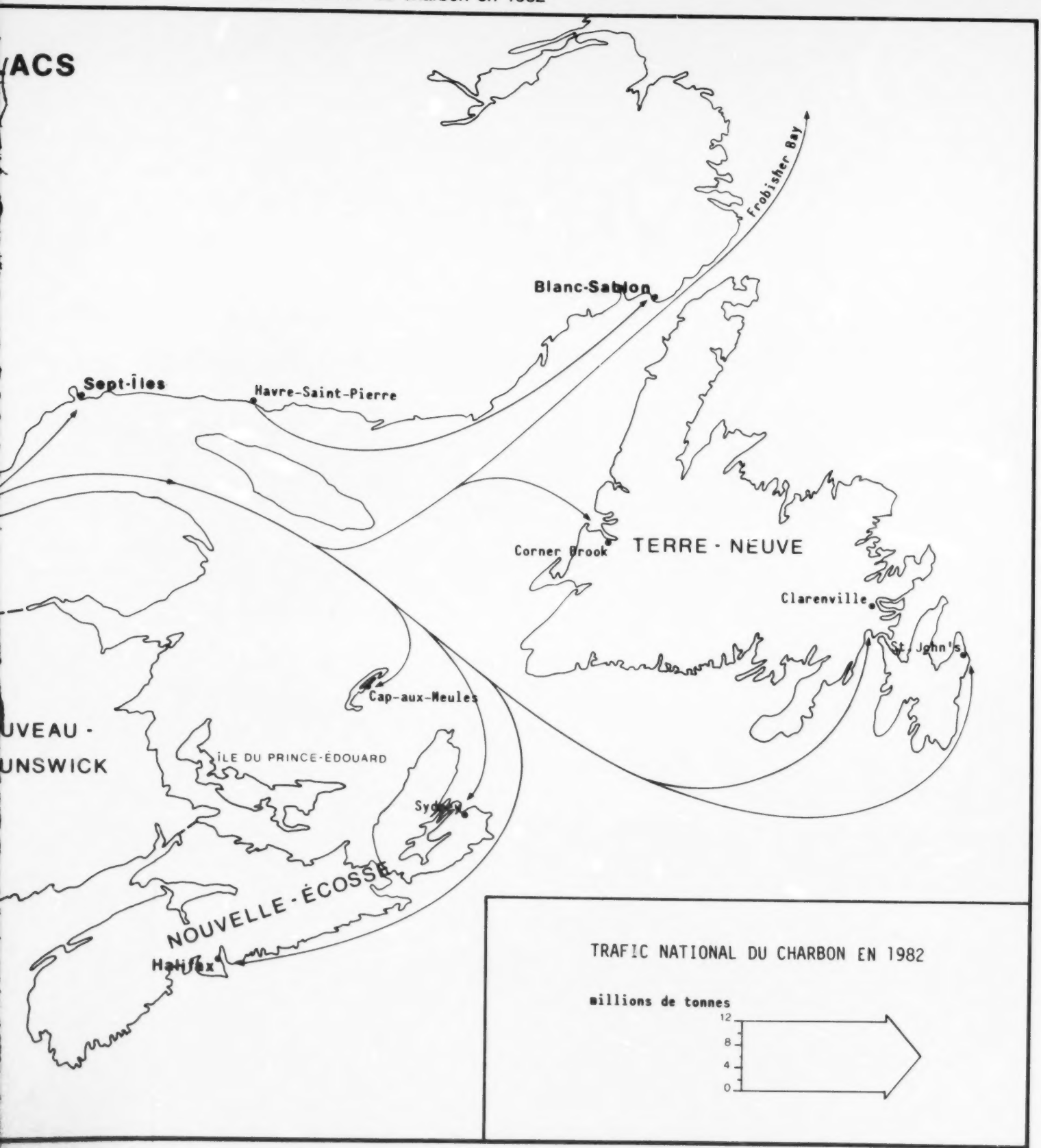
(TRAFIC NATIONAL DU CHARBON EN 1982)



SOURCE: D'après les données de Statistique Canada, tableau II

Tableau 48

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs
Trafic national du charbon en 1982



Les réserves canadiennes étant localisées surtout dans l'Ouest, elles desserviront avant tout, sans nul doute, le marché du Japon et des pays asiatiques. L'exportation, c'est à prévoir, se fera en général par la côte du Pacifique. L'important terminal charbonnier de Ridley Island a été aménagé à cet effet sur la côte Ouest canadienne.

Par contre, les réserves des États-Unis sont réparties sur l'ensemble du territoire, et, à en juger par les mouvements de 1981, le plus important marché destinataire demeurera l'Europe de l'Ouest. La carte du tableau 47, page 62, montre bien la situation.

Il appert que les routes d'exportation du charbon américain sont foncièrement les mêmes que les routes d'exportation du grain américain : le Mississippi, la côte Ouest, la route des Grands Lacs et du Saint-Laurent et la côte Est. Toutefois, selon qu'il s'agit du charbon ou du grain, l'ordre d'importance des routes n'est pas le même :

	Charbon	Grain
1.	Côte Est	Mississippi
2.	Côte Ouest	Côte Ouest
3.	Mississippi	Grands Lacs/ Saint-Laurent
4.	Grands Lacs/ Saint-Laurent	Côte Est

Pour ce qui est de la Voie maritime du Saint-Laurent, rappelons que le trafic dans chacune des sections du canal Welland ou de Montréal au lac Ontario a suivi de 1959 à 1982, l'évolution décrite dans les tableaux 15 et 16, page 22.

En 1982, si l'on considère distinctement le trafic canadien et le trafic international, on obtient les représentations des tableaux 48, page 63, et 49, page 64, lesquels, tout comme les tableaux 41 et 42 concernant le fer, p. 55 et 56, n'ont pas pour but de fournir une image d'ensemble du trafic de charbon sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Jusqu'à récemment, les ports de Hampton Roads, de Baltimore et de Philadelphie, sur la côte Est américaine, manutentionnaient la plus grande partie du charbon américain d'exportation. Puis, très récemment, les ports de Nouvelle-Orléans et de Mobile ont commencé à se tailler une place.

Dans les milieux américains, semble-t-il, le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs n'est guère considéré comme une route propice ou même valable. Les études de Wilson (WOCOL, 1980) le révèlent bien. On a pu le constater également au congrès de l'American Association of Port Authorities, tenu à Mobile en 1981.

Pourtant, à y regarder de près, les ports charbonniers américains des Grands Lacs peuvent manutentionner des quantités de charbon bien supérieures à celles que peuvent manutentionner les ports côtiers. Et les ports des Grands Lacs sont pour la plupart dotés de zones d'entreposage des vracs. On s'en rendra compte en examinant le tableau 50.

Comparons certaines caractéristiques du port de Hampton Roads en Virginie à des données se rapportant au système du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Hampton Roads a été développé dans le but de faciliter l'exportation du charbon dit métallurgique, lequel exige des mélanges précis de diverses catégories de charbon. Étonnamment, on n'y trouve pas de zone d'entreposage des vracs. Les milliers de wagons attendent sur la voie le moment d'être déchargés à tour de rôle sur le convoyeur. Par ailleurs, le port n'est accessible que par un passage au-dessus du tunnel de la baie de Chesapeake dont le toit est à 16,7 mètres. Qui plus est, le chenal n'a qu'une profondeur de 13,7 mètres. Hampton Roads ne peut donc accueillir des navires de plus de 80 000 tonnes.

Dans le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs, pourvu de zones d'entreposage appropriées dans les ports, le charbon peut être transbordé à Québec sur des 135 000 tonnes, dont le tirant d'eau est de 15,2 mètres ; à Sept-Îles sur des 200 000 tonnes et plus, dont le tirant d'eau atteint 18,3 mètres. Aussi, lorsque la compagnie Thyssen Carbometal a négocié les prix avec les divers intervenants le long de la ligne (les mines, les chemins de fer, les laquiers, les océaniques), elle a obtenu un prix moyen tout à fait compétitif — en tout temps — par rapport à ceux des autres routes. Le calcul avait même été fait sans tenir compte des frais de surestarie à Hampton Roads. Ce fut une révélation pour nombre de commerçants de charbon. Peut-être cela indique-t-il une voie d'avenir parmi d'autres pour le transport maritime par la voie laurentienne ?

Tableau 50

Ports charbonniers des Grands Lacs et du Saint-Laurent
(en tonnes métriques)

Ports[1]	Tirant d'eau (en pieds)	Capacité de chargement (en t/h)	Capacité d'entreposage (en Mt)	Capacité effective (Mt/année)	Expédition en 1981 (en Mt)	Capacité excédentaire (en Mt/année)	Compagnies ferroviaires assurant des services
Ashtabula	27	5 442	1,6	7,26	4,46	2,80	Consolidated Rail Corporation (Conrail)
Buffalo	27	1 995	0,27	0,27	0	0,27	Conrail
Chicago	27	2 268	0,41	7,26	1,54	5,72	Belt Railway Company of Chicago
Conneaut	27	6 984	5,44	12,24	7,75	4,49	Bessemer and Lake Erie Railroad Company
Erié	27	1 995	0,09	0,36	0,1	0,26	Conrail et Bessemer
Sandusky	27	5 442	0,77	6,80	5,03	1,77	Norfolk and Western Railway Company
Superior	27	10 431	6,35	16,33	3,81	12,52	Burlington Northern
Toledo	27	5 442	0,45	21,77	11,18	10,59	Chesapeake and Ohio (Chessie), Conrail et Baltimore and Ohio Railway
Thunder Bay	27	7 256	1,13	5,44	2,09	3,35	Canadien National et Canadien Pacifique
Contrecoeur	37	907	0,06	4,54	0,27	4,27	Canadien National
Québec	50	1 814	0,36	2,72	0,45	2,27	Canadien National et Canadien Pacifique
Montréal	35	680	0,09	0,45	0,18	0,27	Canadien National et Canadien Pacifique
Hampton Roads[2]	45	8 163	—*	45,35	43	2,35	Norfolk and Western, Chessie System

Sources: — Statistiques des ports et Statistique Canada.
— Frederic J. Pitre, Marketing and Planning, Canada Steamship Lines Inc. (1981), "World Shipping Needs for the Growing Boom in Coal Export", International Coal Conference, Washington, D.C., May 4-5.
— Maritime Administration — Great Lakes Region dans "Coal Transportation and Distribution", Chicago, September 1982.
— U.S. Department of Transportation (1982) *Great Lakes/Overseas Export Coal Trade — Summary of 1982*, Cleveland, Ohio.

* Il n'y avait pas en 1981 d'espace d'entreposage à terre à Hampton Roads. Cependant, de 7 000 à 8 000 wagons pouvaient être garés avant d'être déchargés.

1. Même si le port de Sept-Îles ne possède pas en ce moment d'installations au sol pour la manutention du charbon, il s'est fait depuis quelques années du transbordement de navire à navire au large du port. Les plus gros navires de la flotte mondiale peuvent s'y rendre. En 1981, 800 000 tonnes de charbon ont ainsi été expédiées à partir du port de Sept-Îles.
2. Hampton Roads sur la côte Est des États-Unis a été inséré pour fin de comparaison.

Tableau 51

Coûts d'expédition du charbon de la Pennsylvanie vers l'Extrême-Orient
(Prix négociés par *Thyssen Carbometal* en 1982, en dollars U.S.)

Transport terrestre	Ports d'expédition	Tonnage des navires utilisés	Prix (la tonne métrique)
Rail	Curtis Bay (Baltimore)	60 000	41,11 $
	Greenwich Pier (Philadelphie)	60 000[1]	40,71 $
	Convington (Baltimore)	60 000	42,94 $
	Newport News (Hampton Roads)	90 000[1]	39,06 $
	Conneaut et Sept-Îles	150 000[2]	36,14 $
Camion	Ashtabula et Sept-Îles	150 000[2]	36,06 $

Source: Actes du Colloque international sur le système Grands Lacs/Saint-Laurent (1982), p. 12.
1. Remplissage terminé au large du port.
2. Conneaut et Ashtabula: 30 000 tonnes.

On peut voir au tableau 51 les chiffres eux-mêmes, négociés par Thyssen Carbometal en 1982, pour des expéditions du charbon de la Pennsylvanie vers l'Extrême-Orient.

Autre facteur, dont il y a lieu de tenir compte: les variations rapides des coûts du transport ferroviaire américain à la suite du mouvement de déréglementation. Les commerçants de charbon de l'Est américain ne se font pas tort de le souligner, craignant souvent d'être désavantagés dans le marché mondial. Or, par les Grands Lacs et le Saint-Laurent, les trajets de chemin de fer sont nettement plus courts que ceux qui sont requis vers la côte Atlantique. La déréglementation pourrait donc contribuer à valoriser la route laurentienne dès la reprise du marché. En 1983, Hampton Roads a dû diminuer ses expéditions de 30 millions de tonnes mais on estime partout que le marché est destiné à reprendre. Pourquoi la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs ne récupèrerait-elle pas une part intéressante des expéditions vers des grands marchés mondiaux?

Mais venons-en aux prévisions contenues dans le rapport *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*. Elles se limitent à quelque 4 ou 5 millions de tonnes par année d'ici l'an 2000. Nous croyons ces prévisions par trop réservées. Le témoignage d'un marketing sérieux, celui de Thyssen Carbometal en l'occurrence, nous incite à penser au double des prévisions retenues par Acres Consulting Services et Data Resources. Songeons seulement que le port de Québec, à lui seul, a manutentionné un peu plus de deux millions de tonnes en 1980 et on commençait alors à peine à promouvoir les nombreux avantages de la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Toutefois, les fluctuations soudaines actuelles dans les marchés interreliés du charbon et du pétrole rendent toutes prévisions assez incertaines. De là d'ailleurs l'intérêt, la nécessité même, de suivre ces questions de près.

En ce qui a trait au pétrole, il n'est point besoin de s'étendre longuement. Nous rappelons l'essentiel à ce sujet. D'une part, les fluctuations conjoncturelles ne facilitent pas le repérage de tendances lourdes. D'autre part, seule une portion congrue du trafic total revient au transport maritime, la plus grande partie de notre trafic cheminant par d'autres voies.

Il est vrai que les réceptions et les expéditions d'hydrocarbures bruts et raffinés constituent habituellement un important trafic dans les grands ports du monde. C'est par ces derniers que sont généralement desservies les raffineries et les industries pétrochimiques. Il est également vrai, par ailleurs, que Montréal est depuis longtemps un important centre de raffinage du pétrole. Toutefois, l'industrie pétrochimique de la région montréalaise s'alimente essentiellement par oléoduc.

Jusqu'en 1979, l'oléoduc de Portland, dans le Maine, construit en 1941, acheminait vers Montréal de 20 à 25 millions de tonnes métriques de pétrole brut par année, selon Statistique Canada. Depuis 1979, les raffineries de Montréal sont alimentées principalement par l'oléoduc provenant de l'Ouest canadien. Ce dernier fournit annuellement de 20 à 23 millions de tonnes, alors que l'oléoduc de Portland fournit maintenant de 7 à 9 millions de tonnes par année.

Pour ce qui est de la région de Québec, elle possède une raffinerie, celle d'Ultramar à Saint-Romuald. Celle-ci est alimentée par pétrolier et a reçu 3,5 millions de tonnes de pétrole brut en 1981.

Au total, dans les deux ports de Montréal et de Québec en 1981, on a manutentionné 6,5 millions de tonnes de mazout et 1,2 million de tonnes d'essence. C'était avant tout en vue d'une redistribution vers les Grands Lacs ou le long du Saint-Laurent et au Saguenay. Les ports d'approvisionnement régionaux du Québec ont reçu durant la même année, mais à partir de Saint-Jean, 310 000 tonnes supplémentaires de mazout et 264 000 tonnes supplémentaires d'essence.

En ce qui a trait aux prévisions en ces matières, la tâche est donc rendue particulièrement difficile sinon totalement aléatoire par la crise récente, par la perspective de variations toujours nombreuses dans les flux annuels vers l'amont ou vers l'aval et par l'installation de l'oléoduc de l'Ouest. Les auteurs de *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000* se veulent donc prudents en ce qui a trait à la Voie maritime. Ils s'en sont tenus à des projections stationnaires, ce qui signifie un déclin dans la consommation, lié à l'augmentation des prix et à une meilleure discipline dans la conservation de l'énergie. Par ailleurs les chiffres retenus ne présument pas d'une croissance régulière des activités économiques, croissance qui majorerait les projections de 85 %.

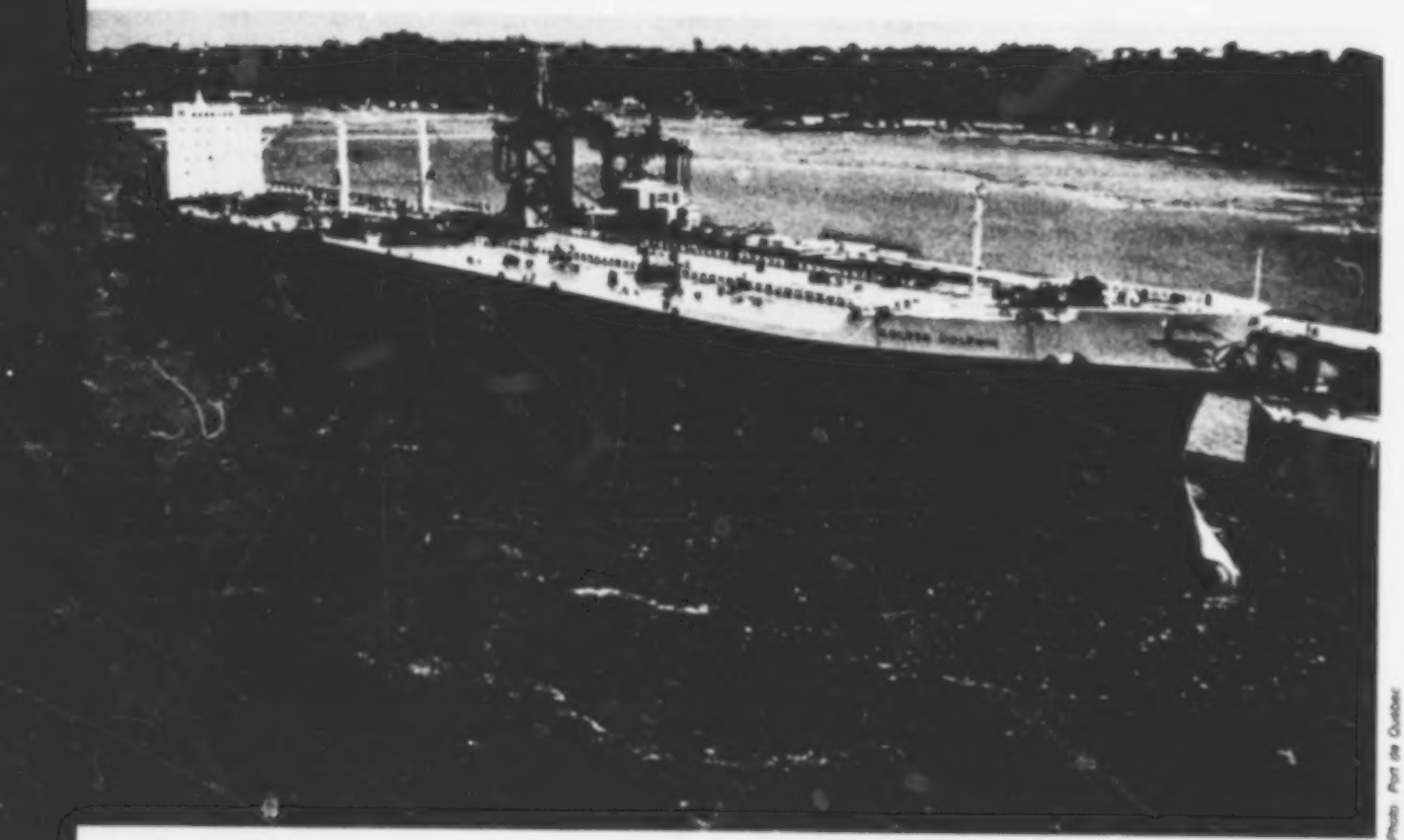


Photo: Port de Québec

En 1981, on a manutentionné dans les ports du Saint-Laurent 6,5 millions de tonnes de mazout et 1,2 million de tonnes d'essence.

On trouvera, au tableau 52, les prévisions retenues sur les produits pétroliers circulant dans la Voie maritime.

Dans ces circonstances, nous ne croyons pas approprié de pousser au delà les tentatives de pressentir tous les trafics de produits pétroliers dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Il s'agit d'un domaine non négligeable certes. Néanmoins, on ne peut aller plus loin dans les pronostics que d'envisager une toute relative stabilité des mouvements dans la route laurentienne.

Tableau 52

Prévisions concernant les produits pétroliers dans la Voie maritime
(en milliers de tonnes métriques)

	Montréal — lac Ontario		Canal Welland		Trafic commun	
	vers l'amont	vers l'aval	vers l'amont	vers l'aval	vers l'amont	vers l'aval
1985	1500	670	490	790	1740	1070
1990	1500	670	490	790	1740	1070
1995	1500	670	490	790	1740	1070
2000	1500	670	490	790	1740	1070

Source: Acres Consulting Services Limited et Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, p. 6-19.

Les autres vracs

En sus du grain, du minerai de fer, du charbon et des produits pétroliers, il existe de nombreuses matières susceptibles d'être transportées en vrac sur des navires. Sur le Saint-Laurent, bon nombre le sont: le sel, la bauxite, l'alumine, les produits forestiers, l'amiante, la silice, l'eau, le granite et quantité d'autres produits.

Pris séparément selon la matière, les volumes transportés paraissent petits en regard de ceux du grain et du fer. Agrégés, ces volumes attestent d'un trafic fort intéressant, dont la diversité même pourrait comporter des avantages. Examinons les principaux, un à un.

Le sel

Dans le cas du sel, il y a lieu de parler du gisement des îles de la Madeleine exploité par Mines Seleine. On envisage une production de 1 200 000 tonnes de sel. En ce moment, la compagnie fournit 400 000 tonnes annuellement au ministère des Transports; ce sel sert au déglaçage des routes l'hiver partout au Québec, sauf dans l'Outaouais. Pour leur part, les municipalités achèvent d'être liées par contrat à d'autres fournisseurs, ontariens notamment.

Si la compagnie Mines Seleine devait, à moyen terme, rejoindre une partie des clientèles municipales, elle porterait ses ventes, et d'autant le transport maritime du sel, à 900 000 tonnes par année.

Par ailleurs, il est sérieusement question de produire au Québec du chloralkali. Dans un tel cas, il faudrait ajouter aux chiffres précédents 100 à 125 000 tonnes, pour un total annuel de plus de 1 million de tonnes.

La bauxite et l'alumine

L'industrie de l'aluminium est solidement implantée au Québec, où elle trouve les ports commodes en eau profonde et l'approvisionnement nécessaire en électricité. On sait qu'elle est appelée à se développer et qu'elle nourrit un important transport maritime. Cette industrie, en effet, reçoit ses intrants (la bauxite, l'alumine, le coke de pétrole, la soude caustique et les fluorures d'aluminium) par ses ports. Elle importe du Brésil, de la Guinée, de la Guyane, de la Jamaïque, des États-Unis et de l'Argentine. Puis elle exporte, de la même manière, vers le Japon, la Chine et l'Europe.

En 1982, les principales usines du Québec pouvaient produire annuellement près d'un million de tonnes d'aluminium, réparties comme suit, selon les informations recueillies auprès des compagnies:

Compagnies	Capacité annuelle de production (en milliers de tonnes métriques)
Alcan Aluminium	
Grande Baie	172
La Société d'électrolyse et de Chimie Alcan Ltée	
Arvida	432
Isle-Maligne	73
Beauharnois	47
Shawinigan	84
La Société d'aluminium Reynolds du Canada	
Baie Comeau	170
Total	**978**

Aux fins de produire moins que ces quantités, en 1982 et 1983, l'industrie dans son ensemble requérait annuellement, par transport maritime, environ:

Produits	(en milliers de tonnes métriques)
Bauxite	2 259
Alumine	586
Coke de pétrole	354
Huile	246
Soude caustique	123
Fluorure	50
Total	**3 618**

L'agrandissement de la Reynolds, l'implantation de l'usine Péchiney à Bécancour et le développement de l'Alcan à Laterrière pourraient augmenter les importations annuelles à un total de l'ordre de 5 à 6 millions de tonnes. Quant aux exportations maritimes, il n'est pas illusoire de penser qu'elles pourraient atteindre le demi-million de tonnes. Il s'agit là d'un trafic régulier imposant.

Les produits forestiers

Le transport maritime des produits forestiers en vrac, au Québec, a une longue et riche histoire. Les immenses radeaux de troncs et leurs valeureux « cageux » continuent de susciter l'admiration. Que dire des courageux et ingénieux capitaines de goélettes de cabotage qui chargeaient leurs esquifs comme on charge aujourd'hui les cargos de conteneurs, jusqu'à ne point voir devant depuis la timonerie! Et ce n'était pas l'époque du Ro/Ro. On chargeait et déchargeait « à bras », au quai ou à l'échouement sur la grève. Sait-on encore les considérables exportations de bois qui se firent aux XVIII[e] et XIX[e] siècles? Connaît-on l'astuce des Écossais au nom prédestiné, les frères Charles et John Wood!

En 1824, à l'anse au Fort (pointe ouest de l'île d'Orléans), ils lancent un affreux géant de bois, le *Columbus*, de 3 690 tonneaux, qui peut transporter 6 300 tonnes de cargo. Le but: livrer le bois transporté et vendre le bois dont est fait le bateau!

Le marché et le transport maritimes des produits forestiers se sont diversifiés depuis et trois catégories de produits y dominent aujourd'hui: le papier journal, le bois de pulpe et le bois de sciage et bois d'oeuvre.

En tonnes métriques, les quantités manutentionnées en 1982, à des fins de marché international, s'élevaient à environ:

Papier journal:	655 183
Bois de pulpe:	202 616
Bois de sciage et bois d'oeuvre:	470 546
	1 328 345

Mais il existe aussi un transport de cabotage, du bois en rondins notamment. Il se fait principalement entre la Côte-Nord, la Gaspésie, l'île d'Anticosti et les régions de Québec et de Trois-Rivières. Les compagnies Kruger et Reed, pour nous référer à des sociétés actives et importantes, utilisent surtout les barges et les remorqueurs aux fins du transport du bois sur le Saint-Laurent; elles transportent quelque 300 000 tonnes annuellement.

Récemment, au début d'octobre 1983, la compagnie Sovebec Inc. entreprenait d'expédier vers la Finlande, à partir du port de Québec, des copeaux de bois. Le premier chargement était de 15 000 tonnes. C'est une innovation qui semble pouvoir donner lieu à un nouveau commerce régulier alimenté par les surplus de l'industrie québécois du bois de sciage.

S'il ne domine plus depuis longtemps le commerce maritime, le bois n'en reste pas moins très présent sur le Saint-Laurent.

Photo: Port de Québec

Expédition de copeaux de bois vers la Finlande à l'automne 1983.

L'amiante

Plus de 85 % de la production canadienne de fibre d'amiante provient du Québec[1]. Le Canada, comme on sait, constitue l'un des deux principaux producteurs au monde. Il est même le principal exportateur. Près de 95 % de sa production va à l'exportation.

En 1976, cela signifiait des exportations canadiennes d'environ 1,8 million de tonnes courtes, dont 1,5 million de tonnes en provenance du Québec. Depuis, le marché a fléchi, passant à 1,0 million de tonnes du Québec en 1979 et à 760 000 tonnes en 1982[2].

Les expéditions outre-mer, vers l'Extrême-Orient ou vers d'autres destinations, se font à partir du port de Montréal ou du port de Saint-Jean. Les transporteurs japonais, en effet, exigent de prendre livraison de l'amiante à Saint-Jean, où ils font escale sur leur route New-York — Japon.

Dans les circonstances présentes du marché mondial, on espère sans trop y croire que les expéditions s'accroîtront beaucoup au cours des prochaines années.

La silice

En ce qui a trait à la silice, le ministère québécois de l'Énergie et des Ressources a commandité récemment une étude sur le marché dans l'Est canadien[3].

Il en ressort que les utilisateurs recherchent la fiabilité des sources d'approvisionnement en qualité comme en quantité. On y lit:

> « Pour plusieurs secteurs d'utilisation, les spécifications relatives à la qualité des produits sont sévères: c'est le cas pour la plupart des industries électrométallurgiques et électrochimiques, pour l'industrie de fabrication du verre plat et pour les fonderies, industries qui exigent des matières premières de très bonne qualité. »

En ce moment, une partie de l'approvisionnement des utilisateurs de l'Est canadien provient des États-Unis, en raison de la qualité et des prix offerts mais ces importations ne correspondent qu'au tiers des besoins, c'est-à-dire à environ 1 million de tonnes par année, à un prix moyen de 24 $ la tonne.

Il est à prévoir qu'on devra bientôt, c'est-à-dire d'ici 1990, ajouter 1 million de tonnes à la demande, à cause de la croissance des industries existantes et à cause de l'éventuelle implantation de nouveaux projets.

On estime qu'il y a place pour un développement intéressant de la production de la silice au Québec. La qualité et la quantité y sont. Il faudra seulement qu'on propose des prix compétitifs, dans lesquels compte parfois pour beaucoup le coût du transport. C'est le cas des nouveaux gisements de Charlevoix.

En ce qui les concerne, le projet à l'étude est de produire annuellement 25 000 tonnes de silicium et 35 000 tonnes de ferrosilicium à Clermont. Il faudra pour cela 140 000 tonnes métriques de quartz, mais encore 80 000 tonnes de coke et de charbon provenant, par la Voie maritime, des états américains des Grands Lacs.

Bref, il s'agit ici encore d'un trafic relativement modeste, mais en croissance. Et, à sa manière, il contribue déjà de façon significative à l'ampleur du transport des vracs sur le Saint-Laurent.

L'eau

On en parle déjà beaucoup, le Québec pourrait être appelé incessamment à exporter de l'eau potable vers des pays dont l'approvisionnement est faible ou menacé. Dans le golfe Persique, en Afrique, dans les Antilles, plus près de nous aux Îles-de-la-Madeleine, par exemple, existent soit des besoins immédiats, soit des besoins à court ou à moyen terme.

Il s'agirait là d'un commerce et d'un transport maritimes nouveaux sur le Saint-Laurent, mais intéressants à plusieurs égards puisqu'ils offriraient des charges de retour aux navires apportant du vrac au Québec. Récemment, nous apprenions qu'une première exportation régulière d'eau potable s'amorçait de Sept-Îles vers la péninsule arabique.

---

1. Sorès Inc. (1976), *Le marché des textiles d'amiante*, En collaboration avec « Arthur D. Little of Canada Ltd. » et avec le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec.
2. Association des Mines d'amiante du Québec (28 février 1983), Communication.
3. PHAN PHY NGOC et al. (1983), *La silice dans l'Est canadien: étude de marché*, ministère de l'Énergie et des Ressources, Québec.

Le granite

Bien que son marché d'exportation soit peu développé, le Québec possède des réserves imposantes de granites de haute qualité. En 1980, vingt-sept producteurs extrayaient ou traitaient environ vingt granites, principalement dans les régions du Lac Saint-Jean, de Portneuf et de l'Estrie.

Sous formes de blocs, de tranches, de produits finis ou d'accessoires divers, le Québec pourrait progressivement s'approprier une part, même importante, du marché d'exportation. On estime que le Québec peut espérer, à moyen terme, exporter un demi-million de tonnes.

D'autres vracs empruntent également la route maritime par l'un ou l'autre des ports du Saint-Laurent, ou pourraient éventuellement devenir matière de transport maritime. Nous n'en mentionnerons que quelques-uns: le matte de nickel, le titane de Havre-Saint-Pierre, le gypse, la potasse (produite près de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick) et la tourbe. Dans tous ces cas, un examen attentif pourrait être fait du transport maritime qu'ils génèrent ou généreraient si la production, le traitement, le commerce ou l'exportation étaient intensifiés. Toutefois, dans le cadre de ce rapport, nous ne pensons pas que les données accessibles changeraient la perspective générale.

Au total, le marché de vracs sur le Saint-Laurent possède plusieurs caractéristiques propres le différenciant dans le marché international des vracs.

Premièrement, la faible présence du pétrole brut sur le Saint-Laurent surprend puisque, à l'échelle mondiale, c'est toujours le vrac le plus important en volume.

Deuxièmement, l'importance que revêt la flotte des laquiers dans la voie laurentienne constitue un trait remarquable et unique, en même temps qu'elle fournit un paramètre assez déterminant du commerce et du transport maritimes qui s'y concentrent. Parce que la plupart des navires de la flotte des Grands Lacs ne peuvent prendre la mer, l'activité économique qu'ils soutiennent directement se trouve intimement reliée aux aléas des marchés locaux.

Enfin, troisième caractéristique importante, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent impose des charges à ses usagers. Voilà qui est exceptionnel dans l'ensemble des voies maritimes canalisées en Amérique du Nord. Les usagers estiment ces charges trop lourdes et font valoir que de telles impositions ne sont pas communes aux autres modes de transport.

Tout ceci souligne à quel point les trafics de vracs, et parmi ces derniers ceux du grain, par leurs volumes considérables, constituent de véritables clefs de voûte de l'économie maritime du Saint-Laurent. À ce sujet d'ailleurs, rappelons les propos récents du président de la Great Lakes Waterways Development Association, M. Donald Rothwell:

> « Si le trafic des grains américains devait diminuer davantage, le fardeau du financement autonome de la Voie maritime retournera de plus en plus sur l'industrie canadienne d'exportation des grains, sur les expéditeurs canadiens de même que sur les producteurs canadiens d'acier et de minerai de fer, lesquels sont tous captifs de la Voie maritime[1]. »

La géographie du Saint-Laurent, en effet, est telle que le Fleuve constitue un axe majeur de transport reliant à l'Atlantique une des plus importantes zones industrielles et agricoles du monde. Néanmoins, cet atout comporte des avantages fragiles: il suffit d'une variation importante de l'un des marchés majeurs pour que l'ensemble du système soit affecté; à la hausse ou à la baisse, selon le cas. C'est bien ce que soulignait M. Donald Rothwell à sa manière.

De cet examen, ressortent déjà d'elles-mêmes quelques perspectives indispensables d'action. Afin de maintenir et même d'accroître la place du Saint-Laurent dans le marché des vracs, il s'impose de maintenir une vigilance de tous moments sur l'efficacité de son système de transport, à tous égards. Il y a lieu, en outre, d'entreprendre une sérieuse action de promotion.

---

1. "If the loss of U.S. grain traffic is allowed to continue, the burden of maintaining the Seaway on a self-sustaining basis will fall more and more on the Canadian export grain industry, on Canadian shipping companies, and on Canadian steel and iron ore producers, all of whom have no alternative but to use the Seaway if they are to remain in operation."
Dans *Seaports and the Shipping World* (1983), Spring Issue.

Si l'on considère, par exemple, que se rapporte au transport une part considérable du coût à la livraison de marchandises en vrac, il apparaîtra aussitôt à quel point le Saint-Laurent peut être avantagé par les tirants d'eau qu'il permet à la condition bien sûr que ces avantages soient connus et exploités.

Illustrons le premier point à l'aide du tableau 53 sur le pourcentage des coûts de transport dans le coût de quatre marchandises transportées en vrac.

En principe, l'avantage d'utiliser des navires de fort tonnage, et même de très gros tonnage, saute aux yeux. À cet égard, le Saint-Laurent permettrait de réduire de façon notable les coûts de transport océanique des vracs. Encore faut-il en faire la preuve aux intéressés au moment opportun et en tenant compte des conjonctures ou des fluctuations des marchés.

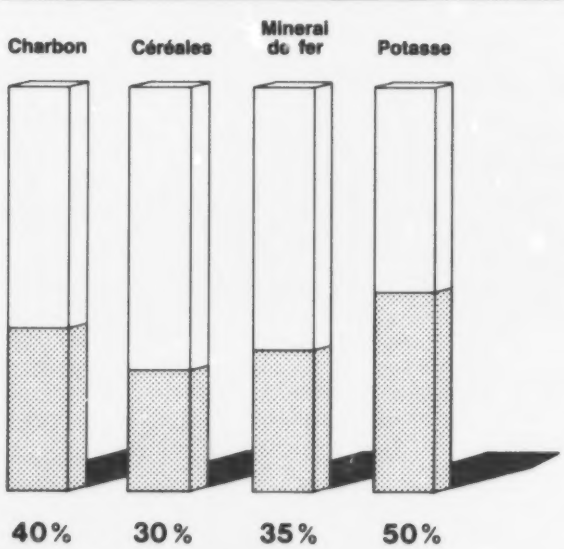
L'équilibre souvent précaire des livraisons en amont et en aval, constitue aussi un élément capital de l'économie maritime, sur le Saint-Laurent peut-être plus qu'en d'autres lieux. Il n'y a pas de recette magique en ces matières; le potentiel et le savoir-faire conjugués ne sauraient être remplacés. Il importe donc de pouvoir tirer constamment partie d'une rotation équilibrée des trafics de vracs, nombreux sur le Saint-Laurent. De plus, il est souhaitable qu'on en garde souci constant non seulement pour les trafics presque captifs (par exemple le minerai de fer vers les Lacs et les grains de l'Ouest vers l'Atlantique), mais encore pour tout autre trafic. La concurrence existe en tous ces domaines ou presque et elle est souvent très vive.

L'exportation outre-mer des grains et du charbon américains ne saurait être négligée, tout comme le transport de cabotage lié aux vracs.

Voyons maintenant ce qu'il en est du transport maritime des marchandises générales et de la conteneurisation.

Tableau 53

Les coûts de transport et leur pourcentage dans les coûts de certains produits en vrac en 1980



Source: LAUGA, Tom, Swan Wooter Engineering Centre for Transportation Studies, University of British Columbia.

1.2.2 Les marchandises générales et conteneurisées

Nombre de marchandises transportées par bateau ne peuvent être manipulées en vrac. Pour bien des raisons — leur fragilité, leur forme, leur volume, etc. — elles ne se prêtent pas à la manutention par courroie sans fin ou au transport dans des conduites fermées. On regroupe communément de telles marchandises sous une rubrique générique: les marchandises générales. Elles comprennent principalement deux genres ou catégories: les produits alimentaires d'une part (fruits, légumes, viandes et poissons) et d'autre part, toute la gamme des produits manufacturés (machines, outils, appareils électriques, médicaments, et un nombre indéfini d'autres produits).

Alors que la manutention des vracs s'est rapidement mécanisée et commande une main-d'oeuvre réduite, celle des marchandises générales a longtemps exigé une main-d'oeuvre abondante, afin de manipuler caisses et sacs de tous volumes et de tous poids. Afin d'accélérer le chargement et le déchargement des navires, les ports se sont progressivement équipés de grues variées, dotées parfois de filets ou de palettes, selon les besoins et l'ingéniosité. On a réduit considérablement la manutention parcellaire et ses risques. Néanmoins, les coûts de la main-d'oeuvre demeuraient relativement élevés et certaines manoeuvres de chargement sécuritaire des espaces disponibles restaient problématiques ou coûteuses. On est donc passé assez rapidement, dans les années 1960, au

système des conteneurs de formes et de volumes uniformes, grâce auquel on a accru encore la rapidité et la sécurité des manoeuvres de chargement ou de déchargement, tout en facilitant certaines formes de mécanisation avantageuses au plan des coûts.

En 1969 déjà, sur l'Atlantique Nord, circulaient 34 porte-conteneurs. De ceux-ci, 60 % battaient pavillon américain. Aujourd'hui, toutes les marchandises générales qui s'y prêtent sont conteneurisées, ou presque. C'est même le cas de certains vracs, l'amiante par exemple. De plus, toutes les grandes routes de commerce international sont régulièrement desservies par des porte-conteneurs.

Les conséquences de ces changements techniques ont été nombreuses. Les clients, expéditeurs ou importateurs, ont été dans l'ensemble enchantés d'un nouveau service rapide, régulier et à moindre coût d'autant plus qu'ils étaient mieux protégés contre le vol et les bris. Par contre, ils devaient désormais faire face au problème des petites quantités, insuffisantes pour remplir un conteneur. En ce qui a trait aux produits périssables, on a rapidement mis en service les conteneurs à température contrôlée, un service désormais essentiel aux yeux de certains clients. Puis, s'est développé le service dit « porte à porte » réduisant bien des frais d'administration. Au total, une amélioration de taille a pris place.

Pour les transporteurs et les autorités portuaires, le progrès technique apportait des avantages et des contraintes. La conteneurisation facilite l'utilisation au maximum des postes à quai et des navires. Par surcroît, les navires risquent moins d'être retenus à quai inutilement. Cependant, des investissements majeurs en capital s'imposent aux ports. Il faut prévoir des aires d'entreposage, aménager les liaisons intermodales entre le navire, le train et le camion à l'aide de grues portiques et d'autres équipements spécialisés et coûteux.

De tels aménagements ne peuvent se justifier que par un trafic suffisant et, à l'inverse, un poste ne peut compter sur la fréquentation régulière des transporteurs maritimes en nombre s'il ne peut assurer la manutention efficace d'un nombre approprié de conteneurs. Si, en outre, tel hinterland ne peut alimenter tel port en quantité suffisante de conteneurs exportés ou importés, ce port retiendra difficilement certains services réguliers des compagnies de porte-conteneurs. De plus, si le trafic à l'arrivée et au

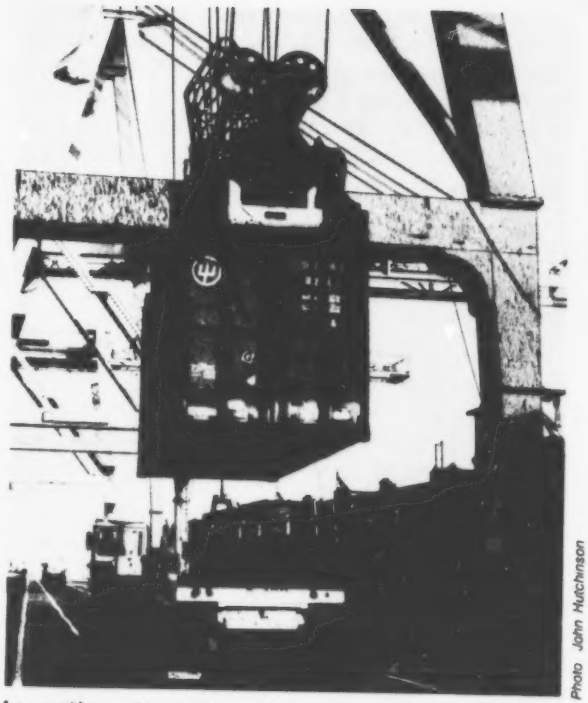


Photo John Hutchinson

Le système de conteneurisation s'est imposé déjà parmi les clés de voûte d'un système de transport intermodal complet et intégré.

départ n'est pas assez équilibré, le transporteur devant par exemple rapporter trop de conteneurs vides, la rentabilité insuffisante peut devenir une pierre d'achoppement. Voilà qui souligne les contraintes d'une planification soignée et efficace.

Pour la main-d'oeuvre portuaire, la conteneurisation effrite le bastion de la manutention parcellaire et rend d'autant plus aigus parfois les problèmes du surplus ou de la réduction de main-d'oeuvre, que connaissent ou qu'ont connus, partout au monde, les ports solidement établis. L'instauration des programmes de séparation volontaire moyennant compensation n'a pas permis de résoudre un certain nombre des cas de surplus de main-d'oeuvre dans des ports, notamment à Montréal et à Québec.

Sur la côte Est des États-Unis, il existe une règle dite des « 50 milles », selon laquelle des industriels liés par des conventions collectives doivent accueillir des débardeurs dans leurs usines en dehors de zones strictement portuaires, afin de préparer leurs expéditions par conteneurs. Cette règle récemment promulguée entraînerait des coûts supplémentaires pour les industries concernées mais elle ne s'applique pas à Montréal et on estime que cela favorise sa capacité de concurrence.

Bien qu'il y ait toujours place pour des développements et des améliorations dans le système de la conteneurisation, ce dernier s'est déjà imposé parmi les clés de voûte d'un système de transport intermodal complet et intégré. Si la manutention est devenue relativement simple et rapide, de porte à porte même, il n'en reste pas moins que la conteneurisation exige qu'on se préoccupe beaucoup d'utiliser au mieux chaque mode de transport à l'intérieur d'un trajet complet. Il s'agit d'un équilibre exigeant.

À terre, en théorie, les courtes distances devraient être franchies par camion, les longues par rail. En pratique, ce n'est pas toujours aussi simple de planifier les manières de rejoindre le port de chargement ou d'en retirer les marchandises. Négociations inusitées en temps de récession d'une part, subsides ou subventions de toutes sortes d'autre part, peuvent affecter les rapports de coûts entre les divers modes de transport. On ne saurait, chez nous, parler de règles rigides dans l'acheminement des marchandises ou des conteneurs vers les ports de chargement. À ce sujet, dans une lettre récente qu'il nous transmettait, M. Robert J. Paterson, vice-président de N.M. Paterson & Sons Limited, constatait :

> « Lorsque l'on considère la masse d'argent public investi dans le système ferroviaire, on doit songer à tout ce qui est possible dans un pays comme le nôtre, où l'on se tourne si naturellement vers le rail. »[1]

Mais venons-en aux ports de conteneurs qui nous intéressent et à leurs activités.

Les ports de conteneurs

Dans l'Est de l'Amérique du Nord, le transport des conteneurs offre l'aspect suivant. Les ports de New York — New Jersey et de Baltimore constituent les grands points d'entrée et de sortie des marchandises générales de l'Est américain. Là, partent ou aboutissent des marchandises de toutes provenances et de toutes destinations, y compris l'Extrême-Orient.

Les ports de Halifax et de Saint-Jean servent d'escales spéciales aux lignes asiatiques ou européennes reliant New York. On y traite des marchandises à destination ou en provenance des provinces canadiennes dites Maritimes, du Québec, de l'Ontario, et même du Nord-Est et du Midwest des États-Unis[2].

Montréal, pour sa part, relie principalement l'Europe de l'Ouest au Québec et à l'Ontario et 40 % du trafic s'applique aux États-Unis.

Aux fins d'analyser l'évolution du trafic des marchandises générales dans les principaux ports du Québec, il est utile de comparer entre eux ces ports et leurs principaux compétiteurs : Halifax, Saint-Jean, New York et Vancouver. Pour ce faire, nous aurons recours aux informations récentes fournies par Ports Canada, en septembre 1983.

Les deux ports des Maritimes, Halifax et Saint-Jean, manutentionnent chaque année depuis 1976, de 2 000 000 à 2 500 000 tonnes de marchandises générales. Il y a cependant lieu de souligner une différence importante entre les deux ports. À Halifax, plus de 70 % de la marchandise est conteneurisée et 40 % à Saint-Jean.

À Québec, les volumes ont atteint le million de tonnes de 1971 à 1974, avec un niveau de conteneurisation de 70 %. À partir de 1978, avec le départ de la compagnie CP Ships, le volume total de la marchandise générale est retombé à 250 000 tonnes et le pourcentage de la marchandise conteneurisée à chuté brusquement. Malgré cela, le port de Québec a connu une forte augmentation de volume depuis ce temps, principalement en raison de l'expédition de bois d'oeuvre, qui a en quelque sorte remplacé la marchandise générale conteneurisée qui passait à Québec auparavant.

À Montréal, le volume total de marchandises générales a fluctué considérablement d'année en année depuis 1970, se maintenant cependant le plus souvent entre 3 000 000 et 3 500 000 tonnes jusqu'en 1979, alors qu'il a franchi pour de bon, semble-t-il, le cap des 4 000 000 de tonnes avec l'apport des conteneurs qui délaissaient Québec l'année précédente. Il est intéressant de souligner que le pourcentage des marchandises générales conteneurisées y a atteint 60 % en 1978, et 70 % en 1980.

Quant au port de Vancouver il manutentionne entre 7 et 8 millions de tonnes de marchandises générales chaque année, depuis 1977, mais seulement de 12 à 15 % du total est conteneurisé. Pour ce qui est de New York, en 1980 et 1981, de 15 à 16 millions de tonnes de

1. « However, when one looks at the massive inputs of public dollars into the rail system, one must consider all possibilities in a country with a rail mentality such as ours. »
2. Voir BROWN, M.G. et BROOKS, M.R. (1983), « Changing Hinterlands for Eastern Canadian Container Ports: 1978-1981 » dans *Proceedings of the 18th Annual Meeting of Canadian Transportation Research Forum*.

Tableau 54

Trafic conteneurisé par port de 1979 à 1983
(en milliers de tonnes métriques)

Port	1979	1980	1981	1982	1983
Halifax	2 082 (34,5 %)	1 936 (32,5 %)	1 786 (28,8 %)	1 419 (25,1 %)	1 510 (24,5 %)
Saint-Jean	898 (14,9 %)	964 (16,2 %)	904 (14,6 %)	987 (17,5 %)	913 (14,7 %)
Montréal[1]	3 051 (50,6 %)	3 058 (51,3 %)	3 501 (56,5 %)	3 236 (57,4 %)	3 753 (60,8 %)
Total	**6 031**	**5 958**	**6 191**	**5 642**	**6 176**

Source: Ports Canada

1. Au premier trimestre de 1984, le port de Montréal enregistre 1 019 533 tonnes. Mais l'annonce récente (en 1982) du déménagement des Atlantic Container Lines (ACL) vers Halifax va sans doute modifier les chiffres dans les années à venir. Il est difficile pour le moment de prévoir l'effet précis du changement.

Tableau 55
Trafic de conteneurs transfrontalier entre le Canada et les États-Unis de 1976 à 1983
(en équivalent-vingt pieds)

		A Côte Est	B Côte Ouest	C Total			G Côte Est	H Côte Ouest	I Total
Nombre de conteneurs pleins **déchargés** dans des ports canadiens à destination des États-Unis	1976	27 615	271	27 886	Nombre de conteneurs pleins **déchargés** dans des ports américains à destination du Canada	1976	27 911	28 468	56 380
	1977	47 298	2 338	49 636		1977	23 234	29 382	52 616
	1978	51 846	406	52 252		1978	21 743	33 203	54 947
	1979	56 433	239	56 672		1979	19 994	33 890	53 884
	1980	52 729	159	52 888		1980	18 538	38 335	56 873
	1981	68 871	602	69 473		1981	15 460	40 523	55 984
Canada → États-Unis	1982	53 760	109	53 869	Canada → États-Unis	1982	18 545	41 041	59 586
	1983	69 824	1 024	70 848		1983	19 701	47 362	67 063

		D Côte Est	E Côte Ouest	F Total			J Côte Est	K Côte Ouest	L Total
Nombre de conteneurs pleins **chargés** aux États-Unis et exportés via des ports canadiens	1976	22 324	1 155	23 479	Nombre de conteneurs pleins **chargés** au Canada et exportés via des ports américains	1976	20 921	6 636	27 557
	1977	32 391	1 357	33 748		1977	29 483	11 671	41 154
	1978	40 329	1 020	41 349		1978	23 806	15 561	39 368
	1979	47 923	908	48 831		1979	26 336	15 572	41 908
	1980	53 046	923	53 969		1980	26 338	18 270	44 608
	1981	57 134	1 085	58 219		1981	22 702	13 189	35 892
Canada → États-Unis	1982	45 481	854	46 335	Canada → États-Unis	1982	27 539	13 415	40 954
	1983	50 945	557	51 502		1983	20 953	16 103	37 056

Mouvements transfrontaliers (EVP)

M = (A+D) − (G + J) Côte Est			N = (B+E) − (H+K) Côte Ouest			O = (C+F) − (I+L) Total		
1976	Surplus canadien	1 107	1976	Déficit canadien	33 679	1976	Déficit canadien	32 572
1977	Surplus canadien	26 971	1977	Déficit canadien	37 357	1977	Déficit canadien	10 386
1978	Surplus canadien	46 625	1978	Déficit canadien	47 338	1978	Déficit canadien	713
1979	Surplus canadien	58 026	1979	Déficit canadien	48 314	1979	Surplus canadien	9 711
1980	Surplus canadien	60 899	1980	Déficit canadien	55 523	1980	Surplus canadien	5 376
1981	Surplus canadien	87 842	1981	Déficit canadien	52 025	1981	Surplus canadien	35 817
1982	Surplus canadien	53 157	1982	Déficit canadien	53 493	1982	Déficit canadien	336
1983	Surplus canadien	80 115	1983	Déficit canadien	61 884	1983	Surplus canadien	18 231

Source: Compilation effectuée à partir des données de Ports Canada

marchandises générales y ont été manutentionnées, dont 11 millions, ou environ 70 %, sont conteneurisées.

Afin d'évaluer ce que peut réserver l'avenir, il est intéressant de regarder de plus près l'évolution des trafics à Montréal, Halifax et Saint-Jean depuis 1979, ainsi que l'origine et la destination du trafic de chaque port.

Le tableau 54 permet de constater tout d'abord que le volume conteneurisé total pour les trois ports s'est maintenu autour de 6 000 000 de tonnes avec une chute significative en 1982 cependant. La part du port de Halifax a chuté légèrement au profit de Saint-Jean et surtout de Montréal.

Au plan des importations, sur l'ensemble des conteneurs déchargés à Montréal en 1981, 27,5 % étaient destinés au Québec, 21,6 % à l'Ontario, 10 % à la Nouvelle-Angleterre et 32,9 % au Midwest américain. Dans le cas des conteneurs livrés à Saint-Jean, 44,7 % étaient destinés au Québec et 38,4 % à l'Ontario. Dans le cas de Halifax, 33,3 % étaient destinés au Québec, 30,1 % à l'Ontario et 8,1 % au Midwest.

Au plan des exportations, en 1981 toujours, le même phénomène s'est produit. Les conteneurs exportés à partir de Montréal provenaient à 19,2 % du Québec, à 23,6 % de l'Ontario, à 17,6 % de la Nouvelle-Angleterre et à 27,2 % du Midwest américain. À Saint-Jean les conteneurs provenaient du Québec à 33,1 %, de l'Ontario à 31,3 % et de la Nouvelle-Angleterre à 7,7 %. À Halifax, 28,3 % provenaient du Québec, 29,6 % de l'Ontario, 9 % de la Nouvelle-Angleterre et 9,5 % du reste des États-Unis[1].

Afin d'expliquer cette part remarquable de trafic québécois, ontarien et américain captée par les ports de Saint-Jean et de Halifax, le président de l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent, M. Rosaire Desgagnés, notait avec justesse :

> « Nous savons également que l'objectif des chemins de fer est de « tirer » ses wagons sur les plus grandes distances possibles. De là, il est plus intéressant et pas beaucoup plus dispendieux pour eux de « tirer » de Halifax ou Saint-Jean à Chicago plutôt que des trois ports principaux du Saint-Laurent. »

Mais ce n'est pas tout. Un fort pourcentage de conteneurs en provenance ou à destination de l'Ontario et même du Québec passe par Boston, New York et Baltimore. À cet égard, une compilation récente de Ports Canada sur les années 1976 à 1983 est révélatrice. Elle est présentée au tableau 55.

Comme on peut le constater, de 40 à 45 000 conteneurs canadiens passent chaque année par les ports de la côte Est des États-Unis. Les décisions pertinentes semblent relever avant tout du pays transporteur, en particulier s'il se trouve être en même temps pays d'origine ou pays de destination de la marchandise. Nous rappelions d'ailleurs plus haut que des lignes maritimes asiatiques, plus précisément japonaises, acceptaient de se rendre à Saint-Jean ou à Halifax sur leur trajet vers ou depuis New York. Nous le rappelions à propos de l'amiante. Des lignes en provenance de la Méditerranée font de même.

Le comportement de ces lignes serait vraisemblablement différent si les volumes destinés au Québec ou à l'intérieur du continent justifiaient un service régulier jusqu'à Montréal. On en trouve un exemple chez les lignes qui maintiennent un service direct entre Montréal et Anvers ou Rotterdam. Grâce à une commercialisation énergique offrant du porte à porte, ces lignes ont regroupé une clientèle importante du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain d'une part, de l'Ouest européen d'autre part. Ainsi se sont-elles assurées un volume suffisant pour offrir un service régulier.

Depuis quelque temps déjà, les ports américains de la côte Atlantique, Baltimore en tête, essaient de s'opposer au mouvement de conteneurs des états des Grands Lacs par Montréal, qualifiant ce mouvement de « détournement illégal » par le Canada. Les expéditeurs et les importateurs se sont pourtant faits eux-mêmes les défenseurs de cette route, la considérant comme la plus économique et la plus efficace pour leurs besoins. Peut-être ne s'agit-il que d'une contrepartie au « détournement » inverse de quelque 55 000 à 60 000 tonnes annuellement sur la côte Ouest. À ce titre, il faudrait d'ailleurs faire valoir aussi que 7 à 9 millions de tonnes de pétrole sont « détournées » du Saint-Laurent par l'oléoduc américain de Portland, et qu'un nombre significatif de conteneurs devraient être comptés parmi les « détournements » américains sur la côte Est. Mais à ce sujet, rappelons l'étude citée déjà de Faivre,

1. Selon BROWN et BROOKS, *op. cit.*

Archambault et Kurasawa en 1984[1]; elle contient une analyse intéressante des phénomènes dits de « détournement ».

Quoi qu'il en soit des différents visages de la concurrence, les conteneurs en provenance ou à destination des États-Unis constituent de 40 à 50 % du volume des conteneurs manutentionnés à Montréal. Il est donc extrêmement important de garder les avantages qui font choisir Montréal et lui assurent le volume suffisant pour y amener les lignes maritimes.

Toutefois, en parlant du trafic des conteneurs par Montréal, nous ne devons pas oublier la collaboration des compagnies ferroviaires. Plusieurs mémoires reçus durant la consultation effectuée par le Projet Saint-Laurent se sont faits insistants là-dessus.

M. Jacques Côté, directeur général de la commercialisation et des ventes chez CP Rail, pour sa part, notait:

> « Le succès du port de Montréal est dû en grande partie à sa situation géographique mais aussi à la collaboration importante des chemins de fer canadiens dans la promotion du port; les groupes de commercialisation des deux transporteurs ferroviaires rivalisent d'ingéniosité pour perfectionner le service offert à l'hinterland et contribuent ainsi à accroître le trafic transité par ces ports. Les bureaux de ventes de CP Rail dans toutes les grandes villes du Canada, ainsi que dans la majorité des grands centres des États-Unis, de l'Europe et de l'Extrême-Orient, assurent ainsi une couverture mondiale au port de Montréal. »

Les propos de M. J.D. Poirier, directeur général des ventes pour le marché d'outre-mer chez CN Rail, vont à peu près dans le même sens:

> « Selon nous, il est certain que l'essor que le port de Montréal connaît depuis quinze ans trouve son origine dans la mise en place d'un réseau très élaboré de terminaux à conteneurs desservis par rail et, sans ce réseau, l'importance du port de Montréal ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui. »

Ces témoignages judicieux nous incitent à nous faire insistants à notre tour: on ne saurait rendre compte des conjonctures affectant le transport maritime ou planifier des activités de transport maritime sans contacts suivis avec les gestionnaires des autres modes de transport. Il y a par ailleurs de grands avantages à favoriser la complémentarité.

Les consultations et les travaux de recherche qui ont mené à ce rapport nous ont d'ailleurs conduits à amorcer l'analyse d'un projet de « pont terrestre » entre Vancouver et Montréal, de concert avec le CN et le CP. Qu'on nous permettre d'en faire brièvement état ici même.

Afin d'attirer vers Montréal un nombre important de conteneurs provenant du Pacifique, à destination de l'Europe ou vice-versa, nous examinons si une concertation suivie entre les ports de Montréal et de Vancouver et les deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes, accompagnée d'un marketing approprié, ne permettrait pas d'établir un pont terrestre avantageux pour les partenaires.

L'évolution de la conteneurisation est loin d'être achevée: il y a place pour de nombreuses initiatives valables à prendre dans certains cas. Il faut pouvoir apporter des ajustements dans d'autres. Ainsi, les grandes lignes maritimes songent-elles de plus en plus à ne desservir qu'un seul superport de conteneurs de part et d'autre de l'océan Atlantique. On aurait pensé à New York et Rotterdam.

Il n'y a pas de doute qu'une telle initiative modifierait nombre de pratiques. Les nouveaux porte-conteneurs, pour parler d'eux, sont plus gros et commandent un tirant d'eau nettement plus important qu'à l'heure présente. Voudra-t-on creuser le chenal maritime entre Québec et Montréal?

Des contraintes majeures prévaudraient aux plans économique et écologique. Et, que dire des seules limites au creusage imposées par le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine ou de la nécessité de déplacer le site portuaire de Montréal vers l'aval!

Afin de protéger et aussi de développer le trafic maritime québécois, n'y aurait-il pas lieu plutôt d'examiner la possibilité que le port de Québec redevienne port de conteneurs? Ce port, on le sait, serait déjà en mesure de recevoir les nouveaux porte-conteneurs, puisque la profondeur à quai y est de 15,2 mètres et les liaisons intermodales avec tout l'hinterland sont excellentes.

1. FAIVRE, ARCHAMBAULT et KURASAWA (1984), *Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation, Marchandises générales, Année 1981*, Commission canadienne des transports, DT 20-84-19, 108 p.

Mieux vaudrait, de beaucoup, envisager cette solution, en apparence seulement au détriment de Montréal, que de laisser dériver rapidement le trafic vers la côte Est du continent. Le récent déménagement d'ACL vers Halifax ne reflète-t-il pas une préoccupation grandissante ?

Comme on le voit, l'excellente place acquise au trafic des conteneurs au Québec exige et exigera vigilance — une autre raison de favoriser une concertation accrue avec les responsables du trafic maritime des Grands Lacs. Et mentionnons que, dans la conjoncture présente, il importe de voir à ce que des subventions ou des tarifications spéciales n'apportent pas des distorsions malencontreuses dans l'évolution des coûts.

Qu'en est-il, au Québec, des marchandises générales non conteneurisées ?

Leur transport occupe une place qui mérite d'être soulignée et qui tient en premier lieu aux expéditions de bois, de lait en poudre et de papier.

On trouvera au tableau 56, un résumé de l'évolution dans ce domaine, entre 1980 et 1983, dans des ports québécois sous juridiction de l'ancien Conseil des ports nationaux et de Ports Canada.

Ces données incluent un trafic connu sous le nom de « Project Cargo ». Il s'agit de l'expédition de matériaux divers vers des firmes québécoises dans les pays dits en voie de développement. C'est le cas par exemple de Tréco, de Saint-Romuald, en Algérie, où l'on reconstruit El Asnam. Ces exportations se font surtout à partir des ports de Montréal et de Québec.

L'important trafic des automobiles importées, surtout du Japon et de la France, nous échappe. Ce sont les ports de New York et de Halifax qui le drainent. Pourtant, qu'est-ce qui nous préviendrait d'implanter éventuellement les plates-formes de réception nécessaires dans certains ports québécois ? Et il y a place pour d'importants développements dans le domaine de la réception de pièces détachées et du montage de véhicules, appareils et machines de toutes sortes.

Ce tour d'horizon du trafic des marchandises générales, conteneurisées ou pas, aura contribué à mettre en relief la variété des rapports du transport maritime à l'économie générale du Québec, aux activités industrielles et commerciales. Du même coup on aura vu poindre cette autre variété de rapports avec les économies, les industries et les commerces canadiens, américains, européens, asiatiques, africains, mondiaux somme toute.

Voilà ample matière pour inspirer des stratégies maritimes et économiques québécoises. Elle peut éclairer les rapports qu'il y a lieu d'entretenir avec, par exemple, les flottes des Grands Lacs et de l'Ontario ; elle peut souligner opportunément, par exemple aussi, le besoin de surveiller étroitement les mouvements de conteneurs ontariens et québécois empruntant les ports de la côte Est ; elle peut aussi servir à justifier la mise en oeuvre de moyens nouveaux destinés à augmenter en priorité tel ou tel trafic, à protéger tel ou tel autre.

On ne peut toutefois songer immédiatement à définir toutes les avenues de développement, ni même suggérer un ordre de priorité parmi elles. Avant même de tenter cet exercice, il y a lieu d'examiner d'autres facettes du Saint-Laurent que les trafics qui l'animent. Aussi,

Tableau 56

Marchandises générales non conteneurisées manutentionnées dans des ports québécois de 1980 à 1983
(en tonnes métriques)

Port	1980	1981	1982	1983
Chicoutimi	—	—	—	59 432
Baie-des-Ha! Ha!	417 730	394 690	479 233	403 866
Québec	432 262	465 103	548 152	499 990
Trois-Rivières	217 437	213 560	197 259	185 036
Montréal	1 709 170	1 619 081	1 172 327	960 424
Sept-Îles	66 364	48 070	36 470	26 519

Source: Conseil des ports nationaux (Société canadienne des ports).

nous allons conclure cette section de la première partie du rapport et aborder celles qui ont été annoncées: les infrastructures et les équipements, les intervenants et les coûts. Et, après une deuxième partie consacrée à la mise en valeur d'autres ressources que celle du transport, nous nous pencherons sur les avenues du développement.

Le Québec, avons-nous dit, constitue une grande région maritime dans le monde et dans les Amériques, en même temps qu'il est la grande façade maritime du Canada. Le tonnage transitant par les ports du Québec représente le tiers du trafic maritime canadien et 40 % de son trafic international. De plus, Montréal mérite le titre de tout premier port canadien en ce qui concerne les marchandises conteneurisées. Il appert même que Montréal confirme d'année en année son rôle de charnière entre l'Amérique des Grands Lacs et l'Europe de l'Ouest. Enfin, le port de Québec a manifestement une vocation originale et chacun des nombreux ports du Québec contribue, par ses activités, à donner au Québec maritime un visage d'ensemble riche et ouvert.

Cette vigueur du secteur maritime signifie des milliers d'emplois directs. L'industrie lui doit de pouvoir compter sur des tarifs concurrentiels de transport maritime.

La situation varie selon les marchandises et les marchés. Le transport des grains paraît assez stable. Celui du minerai de fer connaît seulement une lente reprise à la suite d'un déclin des activités sidérurgiques des Grands Lacs. Les exportations de grains et de charbons américains sont concurrencées par les prix du transport sur le Mississippi et ses affluents. Quant aux marchés de conteneurs, fussent-ils en forte croissance, ils demeurent soumis à une rude concurrence.

Bref, la bonne santé des trafics et des ports n'est certainement pas acquise pour de bon. On l'aura constaté, une grande vigilance s'impose; il faudrait même amorcer des relances. À cet égard, on peut souhaiter rassembler les informations pertinentes et le faire pour plus d'un secteur à la fois, étant donné les apports réciproques des nombreux types de transport maritime.

La Société de promotion portuaire de Montréal s'est montrée attentive à cet aspect, puisqu'elle écrivait au Projet Saint-Laurent:

> « Dans le cadre de notre discussion concernant l'intérêt de multiplier les sources de renseignements quant à l'identité des marchandises qui sont accessibles au transport par la Voie maritime du Saint-Laurent dans un premier temps, le Projet Saint-Laurent pourrait devenir l'instigateur d'un centre de coordination de cette information et envisager la création éventuelle d'une espèce de Bourse où pourraient se rencontrer l'offre et la demande au niveau des cargaisons à transporter et des services de transport disponibles par la voie de l'axe du Saint-Laurent. »

Nous en sommes car, nous semble-t-il, les atouts géographiques ne se transforment pas d'eux-mêmes en atouts économiques. Qui plus est, les atouts économiques ne sont pas nécessairement stables. Au contraire.

L'efficacité, a fortiori l'efficacité accrue, commande des stratégies et des moyens. De plus, en ce qui concerne les trafics du Saint-Laurent, la concertation s'impose, tant au plan de l'information utile qu'aux plans de la promotion et des projets. À ce prix, le Saint-Laurent attestera vraiment de ses avantages, et le Québec de son grand avantage maritime.

1.3 Les infrastructures et les équipements

À vrai dire, en rendant compte des trafics, nous avons dû nous référer déjà aux infrastructures et aux équipements principaux, c'est-à-dire les navires, les écluses et canaux, les chantiers et les ports. Par ailleurs, il n'est pas dans notre intention d'entrer dans les détails ou de décrire minutieusement les aménagements même principaux. La question qui justifie que nous en traitions dans ce rapport et dans une section particulière est la suivante: les infrastructures et les équipements actuels sont-ils ou seront-ils suffisants pour répondre aux besoins prévisibles?

Cette question, nous l'avons souvent posée durant les consultations. Tous les intéressés cherchaient, pour répondre, à s'appuyer sur l'expérience acquise, sur quelques données compilées, sur des prévisions fondées. Il a fallu constater que les réponses ont varié selon les critères des uns et des autres, parfois selon les fonctions de l'interlocuteur, sans qu'on puisse toujours dégager précisément les critères des réponses.

Reconnaissons donc que la question est de taille et complexe et qu'on ne saurait y répondre par des démonstrations étayées d'évaluations, de données ou de calculs précis. À notre tour donc, nous tentons de rassembler les lignes convergentes dans les réponses proposées, qui s'appuient davantage sur des jugements d'expérience que sur des raisonnements à toute épreuve.

1.3.1 Les navires

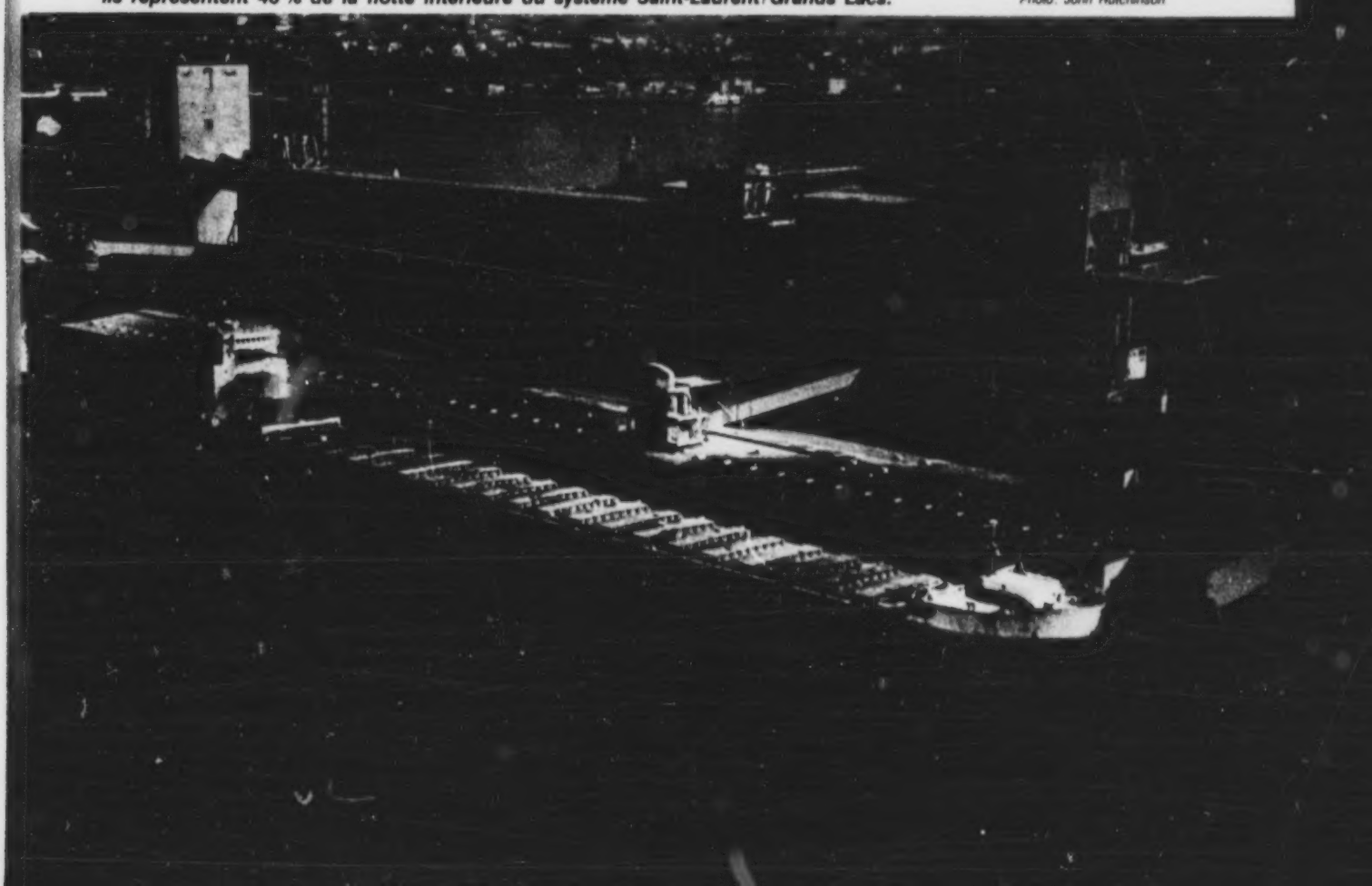
Les administrateurs portuaires riverains des Grands Lacs déplorent le nombre restreint des océaniques desservant leurs ports en matière de marchandises générales. L'ouverture de la Voie maritime en 1959, avec ses écluses de 8 mètres de profondeur, avait fait naître de grands espoirs. On escomptait gérer "The Fourth Seacoast of America". Les complexes industriels du Midwest américain avaient enfin leurs ports de mer!

Durant la décennie qui suivit, on nota effectivement l'augmentation du nombre des océaniques remontant le Fleuve jusqu'aux Grands Lacs. Il s'agissait évidemment de navires de petit tonnage. Avec l'arrivée des vraquiers et des porte-conteneurs aux dimensions plus imposantes, il fallut avoir davantage recours aux transbordements afin de desservir les Grands Lacs et les industries de la région. Ainsi prit racine la chaîne classique: transport océanique jusqu'à un port du Saint-Laurent, des provinces maritimes ou de la côte Est des États-Unis, puis transport vers l'intérieur par laquier, par train ou par camion.

Les grands océaniques d'aujourd'hui commandent souvent des tirants d'eau de douze mètres et plus. L'idée d'aménager encore une fois une plus grande profondeur d'eau entre Québec et le lac Supérieur ressurgit donc périodiquement. Toutefois, à cause des sommes astronomiques qu'exigerait un tel projet, de ses

Entre 1970 et 1983, le nombre de navires auto-déchargeurs est passé de 73 à 104. Ils représentent 46 % de la flotte intérieure du système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Photo: John Hutchinson



effets inévitables sur l'environnement, peu de personnes envisagent sérieusement de promouvoir l'investissement. Tant qu'on ne peut entrevoir, non seulement des avantages globaux mais aussi une répartition équitable des avantages certains et un contrôle approprié des effets non désirables, il restera illusoire de compter sur pareille transformation des aménagements et des équipements actuels.

De leur côté, les autorités portuaires américaines autour des Grands Lacs cherchent toujours à mettre sur pied un nouveau système de « feeders » afin de transporter des conteneurs entre leurs ports et Montréal, maintenant que la Manchester Liners n'opère plus en amont de ce port. Mais, encore là, la fermeture de la Voie maritime en hiver ne favorise pas un tel service et les transporteurs ferroviaires et routiers trouveraient peu d'intérêt à n'agir que comme suppléants d'hiver pour ce type de trafic. Cette préoccupation se reflète d'ailleurs bien dans une lettre que M. Jacques Côté, directeur général de la commercialisation et des ventes chez CP Rail, nous faisait récemment parvenir:

> « Le concept de 'Feeder Service' pendant la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent devra faire l'objet d'une étude sérieuse, particulièrement vis-à-vis son impact sur la compétitivité des transporteurs ferroviaires et sur leur habilité à continuer d'offrir un service au Midwest américain, et ceci à des taux très attrayants. Ni le CP ni le CN ne pourraient en effet assurer une liaison ferroviaire rapide à destination du Midwest ou même justifier l'achat du matériel requis pour desservir ce marché pour les trois mois d'hiver seulement. Nous estimons qu'avant de s'engager à appuyer ce concept de 'Feeder Service', le gouvernement du Québec devrait en approfondir l'incidence sur l'industrie ferroviaire du Québec et sur le port de Montréal, en faisant une évaluation de la contribution relative de l'alternative ferroviaire versus celle du 'Feeder Service' en termes d'emplois et des autres avantages pour l'économie de la Province. Cette étude devrait aussi peser les conséquences des difficultés pour le port de Montréal d'offrir un service de qualité à ses clients du Midwest pendant trois mois de l'année si le concept de 'Feeder Service' est adopté. »

De toute façon, les usagers actuels semblent très satisfaits du service intermodal de transport de conteneurs centré sur le port de Montréal. Déjà, celui-ci a dépassé le cap des 400 000 EVP (équivalent — vingt pieds) annuellement. Et, si cette progression se maintient, il faudra même agrandir les quais pour conteneurs.

Notons encore une évolution intéressante concernant une bonne partie de la flotte du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Depuis 1970, en effet, on est témoin d'une diminution à peu près régulière du nombre des vraquiers. Entre 1970 et 1983, ce nombre est passé de 267 à 125. Par contre, le nombre des navires auto-déchargeurs a augmenté simultanément, à peu près régulièrement, passant pour les mêmes années de 73 à 104. Alors que les deux types de navires étaient présents en nombres bien différents en 1970 (73 auto-déchargeurs et 267 vraquiers), ils regroupaient chacun en 1983 presque le même nombre de navires (104 auto-déchargeurs et 124 vraquiers), comme en atteste le tableau 57.

Cette évolution illustre un mouvement d'innovation technologique dont il y a lieu d'attendre des effets importants sur les installations portuaires, si on devait choisir ou être plus ou moins contraints par les besoins, d'atteindre à la rapidité du chargement ou du déchargement qu'autorisent les navires auto-déchargeurs. Dans le cas du transport du grain en vrac, on estime qu'un navire auto-déchargeur peut livrer sa cargaison à une vitesse pouvant atteindre 6 000 tonnes à l'heure, selon que le permettent les installations à terre.

Quant aux compagnies maritimes enregistrées au Québec, on en comptait 13 au début des années 1980, selon la Commission canadienne des transports. Ces compagnies possédaient alors 75 navires, jaugeant au total 811 004 tonneaux de jauge brute (T.J.B.) et 1 193 140 tonnes de port en lourd (T.P.L.). C'est dire que ces bateaux comptaient pour 72,2 % de la jauge brute au Canada et pour 37,5 % du tonnage canadien de port en lourd.

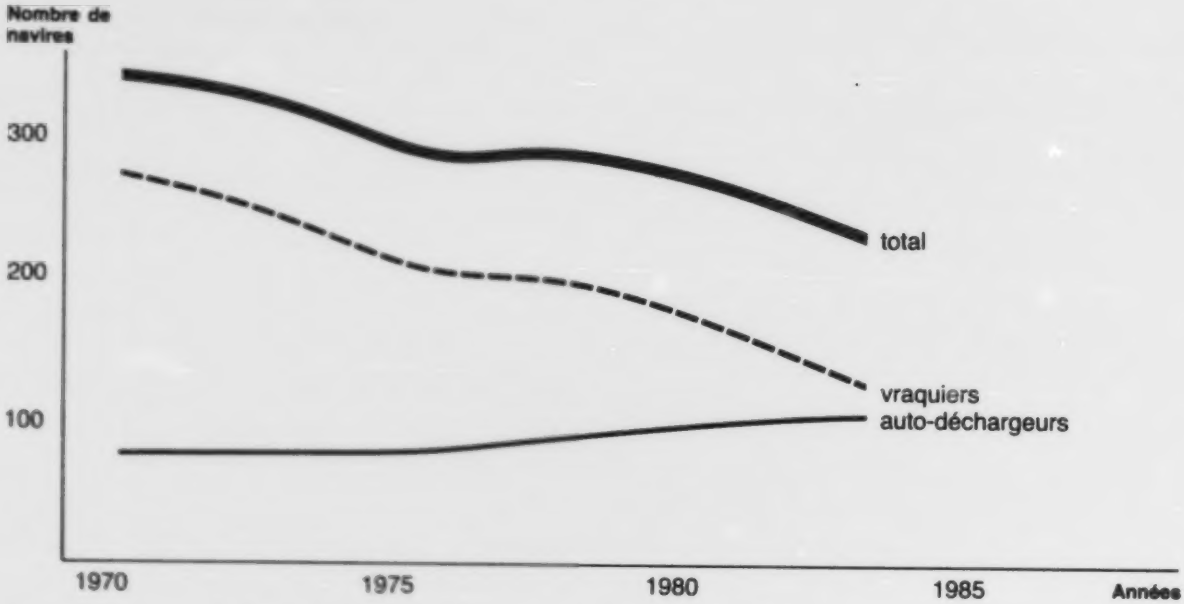
Les principales compagnies dont le siège social se trouve au Québec sont: la Canada Steamship Lines, devenue le Groupe CSL, avec 33 navires, et la compagnie Halco Inc., avec 17 navires. Elles constituent donc les deux tiers de l'effectif.

Environ le tiers des détenteurs de permis de transport maritime s'adonnaient au cabotage.

Tableau 57

Évolution des vraquiers et des auto-déchargeurs (Can & U.S.) sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs

	Auto-déchargeurs		Vraquiers		Total
1970	73	(21 %)	267	(79 %)	340
1975	79	(28 %)	208	(72 %)	287
1977	84	(29 %)	203	(71 %)	287
1981	100	(38 %)	160	(62 %)	260
1983	104	(46 %)	124	(54 %)	228



Sources: — Greenwood's *Guide to Great Lakes Shipping* (1970, 1975, 1977, 1981).
— *Dominion Marine Association*, rapport annuel 1983.
— *Lake Carriers' Association*, rapport annuel 1983.

Tableau 58

La flotte du système Saint-Laurent/Grands Lacs en 1981

	(Québec)[1] Canada						États-Unis					
Tonnage	Moins de 5 000	5 000 à 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 29 000	29 000 et plus	Total	Moins de 5 000	5 000 à 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 29 000	29 000 et plus	Total
Catégories de navires												
Vraquiers	(2) 3	(7) 11	(10) 25	(9) 37	(6) 8	(34) 84	9	5	46	14	2	76
Auto-déchargeurs	(—) 2	—	(3) 8	(3) 9	(8) 19	(14) 38	2	—	23	15	22	62
Pétroliers	(—) 2	(7) 14	(11) 18	(—) 1	—	(18) 35	3	4	—	—	6	13
Cargo	(—) 2	(6) 6	—	—	—	(6) 8	18	—	—	—	—	18
Total	**(2) 9**	**(20) 31**	**(24) 51**	**(12) 47**	**(14) 27**	**(72) 165**	**32**	**9**	**69**	**29**	**30**	**169**

Source: Greenwood's Guide to Great Lakes Shipping (1981) Freshwater Press, Inc., Cleveland, Ohio.

1. Seulement la flotte des compagnies dont le siège des opérations maritimes est au Québec et qui effectuent du transport sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Enfin, notons au tableau 58, page 83, quelle était la composition de la flotte dite des Grands Lacs en 1981, distinguant dans les chiffres canadiens le nombre des bateaux appartenant à des compagnies dont le siège des opérations maritimes est au Québec.

Évidemment, on pourrait ajouter beaucoup d'autres données à celles-ci, notamment sur la fréquentation du Saint-Laurent par les bateaux étrangers ou par les bateaux sous pavillon de complaisance, et ensuite multiplier les analyses mais nous ne disposons pas encore d'une bonne synthèse en ces matières. Nous voudrions justement entreprendre ou faire entreprendre de tels travaux, dont on pourrait tirer grand profit.

1.3.2 La Voie maritime

Plusieurs intervenants ou utilisateurs, de la tête des Lacs au golfe Saint-Laurent, s'entendent pour favoriser le développement de la navette des laquiers entre les Lacs et les ports du Saint-Laurent. Mais on craint que l'initiative ne soit progressivement handicapée gravement par une saison de navigation trop courte ou par un engorgement du canal Welland. La navigation d'hiver sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime occupe le centre du débat. Elle fait d'ailleurs l'objet de discussions depuis l'ouverture même de la Voie en 1959, avant que ne débute la navigation régulière d'hiver jusqu'à Montréal, au seuil de la Voie maritime.

Des Américains ne se font pas faute de revenir périodiquement sur le sujet. Encore en 1979, on recommandait, au terme d'une étude du U.S. Army Corps of Engineers, de prolonger graduellement la période de navigation. On souhaitait qu'elle passât de huit mois à dix mois en 1995. À l'été de 1983, un membre du congrès américain relançait de nouveau la question et appuyait les recommandations de 1979.

Toutefois, les critiques n'ont pas manqué et le Canada considère que son intérêt n'est pas d'investir massivement dans un tel projet. Les critiques ont porté et portent encore sur nombre d'aspects du projet: les rapports coûts-bénéfices, les effets sur l'environnement et les conséquences pour la production d'hydro-électricité, dont les installations sont à l'origine même de grands aménagements sur le Saint-Laurent. Quant à l'attitude canadienne, elle tient au fait que le Canada est responsable des huit écluses du canal de Welland et de cinq des sept écluses entre le lac Ontario et Montréal.

Le Canada, après que furent consultés le Québec et l'Ontario, fit donc connaître sa position aux États-Unis, soulignant la nécessité d'analyser les conséquences environnementales et toutes autres conséquences évoquées précédemment.

Des transporteurs américains hésitent aussi à endosser le projet. Ils se montrent en tout cas fort peu enthousiastes, craignant qu'une administration centrale favorable à l'instauration des charges aux usagers ne les oblige finalement à faire une large part des frais de l'entreprise. Ils savent que le déglaçage des écluses et l'opération des brise-glaces sur les Lacs entraîneront des frais considérables.

Les administrateurs canadiens de la Voie maritime préconisent d'autres mesures dans l'immédiat et tout particulièrement une utilisation plus efficace des installations actuelles. On a constaté que les écluses sont bel et bien prises d'assaut à l'ouverture et à la fermeture de la saison de navigation. Mais on a aussi remarqué que l'activité ralentit notablement au coeur de la saison et l'on se demande si l'on ne pourrait pas, avec avantage, utiliser mieux la saison quitte a entreposer davantage dans les ports du Saint-Laurent ce qui pourra être expédié outre-mer en hiver.

Parmi les mesures utiles, à la condition de ne pas en faire des panacées, on peut compter l'augmentation graduelle de la taille moyenne des navires jusqu'au maximum toléré par les écluses actuelles et un effort en vue d'équilibrer davantage le trafic montant et le trafic descendant. Toutefois, en ce qui a trait à l'équilibre des trafics, il ne faut pas se faire d'illusion. À cause de la demande restreinte du minerai de fer, il est vrai que la moitié des laquiers remontent à vide. Mais la situation pourrait se détériorer encore, à certains égards, s'il y avait relance dans l'exportation du charbon car cette exportation accrue viendrait s'ajouter au trafic vers l'aval des céréales, augmentant ainsi les coûts liés au déséquilibre des trafics. De plus, en ce qui concerne la dimension des navires, bon nombre de besoins particuliers continueront de justifier le recours à des navires de plus petites dimensions: la capacité limitée de certains ports et, bien sûr, les cargaisons spéciales, entre autres. Dans bien des cas, le recours à des trains de barges pourrait compenser en quelque sorte, a-t-on pu entendre au cours des consultations. Mais, comme on le sait, les barges demeurent pratiquement inconnues sur le Saint-Laurent, si ce n'est que pour quelques

exceptions dans le transport du bois de pulpe. La raison en est simple: le système n'est pas rentable.

Une autre mesure qui pourrait améliorer le rendement des installations de la Voie maritime est la planification des mouvements à l'aide des techniques informatiques. Suffisamment d'exemples nous sont donnés sur les bienfaits du recours à l'informatique en temps opportun, pour que nous ne négligions pas cet apport le cas échéant.

Les conditions économiques générales peuvent bien ne pas inciter les armateurs au renouvellement de leur flotte. Il faut néanmoins s'y préparer afin d'en tirer le meilleur bénéfice.

D'ici dix ou quinze ans, le jour viendra où la congestion du canal Welland pourrait affecter l'ensemble du système. Il n'y a pour s'en rendre compte qu'à regarder au tableau 59 l'évolution de la demande et de la capacité de cette section de la Voie maritime.

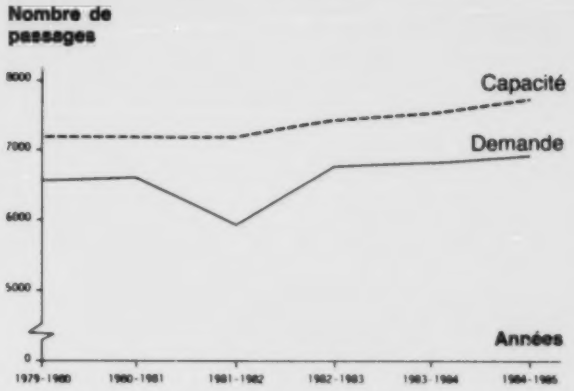
Puisque chaque année dans le canal Welland, transite une dizaine de millions de tonnes de plus que dans la section Montréal-lac Ontario, il est aisé de prévoir un encombrement progressif du canal Welland, malgré les recours à diverses formes d'allègement des contraintes. Cependant, à y regarder de près, on constatera facilement que l'augmentation annuelle se confine presque entièrement au trafic descendant et est due en très grande partie — de 75 à 80 % — à l'expédition de charbon depuis les ports américains du lac Erié vers la zone Hamilton — Toronto — Oshawa. Il s'agit là d'une courte distance. Ce constat suggère une mesure pratique et relativement peu dispendieuse: libérer le canal au profit des trafics entre la tête des Grands Lacs et les ports du Saint-Laurent, et pour cela songer à livrer le charbon en question par trains-blocs. La livraison de charbon par trains-blocs pourrait s'avérer une solution indirecte au problème de la capacité du canal Welland.

Quoi qu'il en soit, on n'empêchera problablement pas indéfiniment la Voie maritime d'être un jour engorgée. Toutes les prévisions le suggèrent. On peut d'ailleurs consulter à ce sujet, au tableau 60, le schéma synthèse dont disposent les administrateurs de la Voie maritime. Le schéma réfère aux études suivantes:

— KATES, J. and Associates (1965), *St. Lawrence Seaway Tolls and Traffic, Analysis and Recommendations*, prepared for The St. Lawrence Seaway Authority, Ottawa, 319 p.

Tableau 59

Demande et capacité du canal Welland



Source: Transports Canada, *Budget des dépenses, 1983-1984*, Partie III, plan des dépenses, p. 111-51.

— CARR, D.W.M. & Associates Ltd. (1970), *La Voie maritime et le transport au Canada: analyse économique*, 2 vol., Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Ottawa; Vol. 1, 305 p.; Vol. 2, 299 p.

— L.B.A. Consulting Partners Limited (1978), *The Seaway in Winter: a Benefit-Cost Study* St-Lawrence Seaway Authority, Ottawa, 153 p.

— Ontario Great Lakes/Seaway Task Force (1981), *The Great Lakes/Seaway: Setting a Course for the '80s*, Government of Ontario, 88 p.

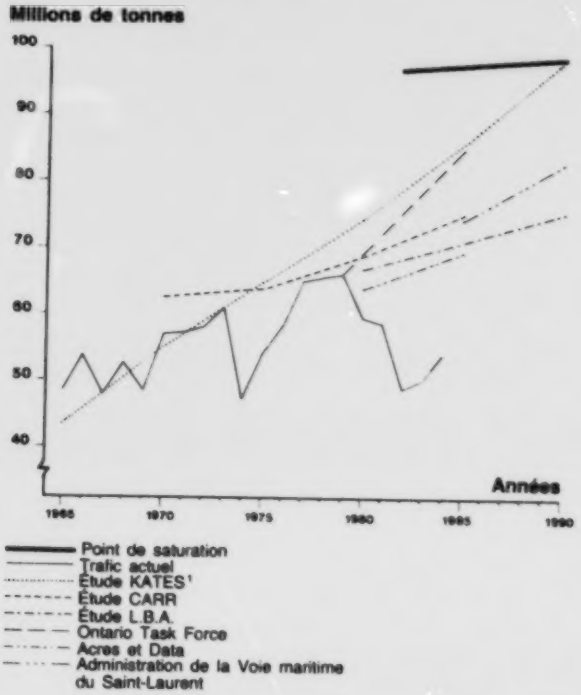
— Acres Consulting Services Limited, Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*, 664 p.

— Canadian Transportation Research Forum (1982), *How is it that the Welland Canal Continues to Meet Increasing Tonnages Demand?* St-Lawrence Seaway Authority, Operational Planning Division, p. 11-26.

La situation dans la section Montréal-lac Ontario n'est nullement comparable à celle du canal Welland. On s'en rendra compte par le schéma du tableau 61.

Tableau 60

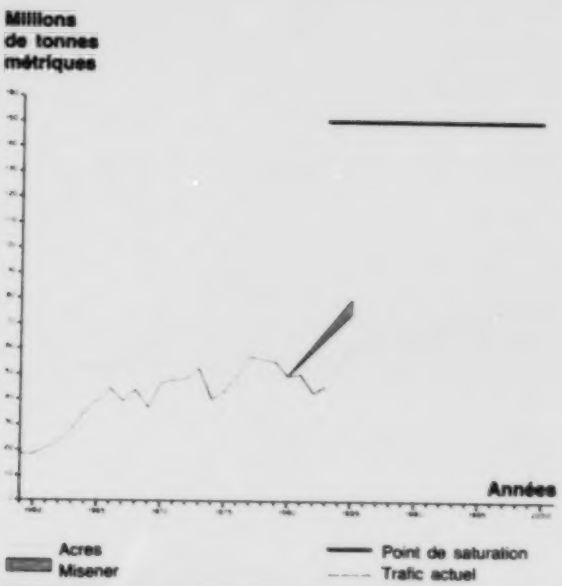
Le canal Welland : trafic actuel et prévisions



1. Dans cette étude, il s'agit des prévisions moyennes pour le trafic total de la Voie maritime et non pas uniquement la section du canal Welland.

Tableau 61

Voie maritime (section Montréal-Lac Ontario) : évolution du trafic des marchandises de 1959 à l'an 2000



Sources : — Administration de la Voie maritime (1981).
— MISENER : *The Great Lakes/Seaway : Setting a Course for the '80s*. Report of the Provincial Great Lakes/Seaway Task Force, Toronto.
— Acres Consulting Services Limited and Data Resources Ltd. *Seaway Commodity Flow Forecast 1980 to 2000*. February 1982.

1.3.3 Les chantiers maritimes

Une trentaine d'entreprises se spécialisent dans la construction et la réparation navales au Québec. Parmi elles, huit ont construit des navires de plus de 100 tonneaux. Trois sont membres de l'Association des chantiers maritimes canadiens et regroupent 80 % des activités québécoises. Toutes trois comptent parmi les plus grands chantiers canadiens. Ce sont Marine Industrie de Sorel, Davie de Lauzon devenue Versatile Davie inc. et Versatile Vickers de Montréal ; ce dernier chantier ne s'occupe que de la réparation navale.

Ces trois chantiers assurent l'entretien d'une bonne partie de la flotte opérant sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, dont un grand nombre de navires proviennent d'ailleurs des deux chantiers constructeurs.

Au cours des quinze dernières années, les chantiers du Québec ont connu des années difficiles, que reflète l'évolution de leur main-d'oeuvre :

	1978	1983
Marine Industrie Limitée	3 640	1 100
Versatile Vickers	1 705	700
Versatile Davie inc.	1 728	550
Les industries A.C. Davie inc.	20	10
Lévis	80	0
Total	**7 173**	**2 360**

L'activité est étroitement dépendante des commandes gouvernementales, surtout militaires, et est manifestement liée à une conjoncture économique dans laquelle on a peine à utiliser à plein les flottes existantes. Dans certains cas, l'adaptation ou même la conversion à des tâches de mécanique lourde (turbine, plateforme de forage, etc.) peut assurer assez rapidement la stabilité des activités d'un chantier, mais on ne saurait minimiser la difficulté de maintenir, dans l'ensemble des chantiers, un niveau fixe d'emploi. Il s'agit d'un domaine où l'évolution des besoins est souvent erratique et où prévaut une concurrence vive.

1.3.4 Les installations portuaires

En ce qui a trait au transport des vracs, en particulier aux élévateurs à grains et aux aires d'entreposage des vracs secs, les installations portuaires québécoises ne sont pas encore pleinement utilisées. Pour ce qui est des élévateurs à grains, le tableau 62 fait état de leur capacité statique et du taux de roulement en 1982.

Les rendements des installations de Québec et de Port-Cartier se détachent de façon remarquable. D'autant plus pour le port de Québec que ses rendements ont été enregistrés avant la mise en service de nouvelles installations pour les wagons et les navires autodéchargeurs. Mais, pour interpréter le tableau 62, il faut néanmoins tenir compte dans plusieurs cas de paramètres abaissant les taux de rendement. Ainsi, à Montréal, la distribution du grain consommé localement requiert d'utiliser une partie de la capacité statique. À Baie-Comeau et à Port-Cartier, dont les ports ne sont pas reliés directement au rail, il y aurait lieu de tenir compte que l'approvisionnement est interrompu par la fermeture de la Voie maritime en amont de Montréal pendant l'hiver. Cependant, c'est moins le détail qui nous retient ici que le constat que les élévateurs paraissent à première vue en nombre bien suffisant pour un temps encore.

D'ailleurs, afin d'accommoder des transbordements de vracs en nombre accru, le port de Québec prévoit l'agrandissement de ses installations à Beauport, tandis qu'à Sept-Îles on a déjà mis en oeuvre un vaste projet à Pointe-Noire. D'autres projets sont en cours à Chicoutimi (Grande-Anse), à Bécancour (aluminerie), à Valleyfield et à Contrecoeur.

Il en va différemment pour les mouvements de conteneurs à Montréal. On a dû prévoir l'extension du port, mais les avis ne convergent pas à ce sujet.

Certains proposent d'agrandir du côté de l'île Sainte-Thérèse et en aval du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. De cette façon, le port se développerait d'une manière continue, resterait du côté de Montréal et serait toujours desservi par les deux compagnies canadiennes de chemin de fer. Par contre, il faudrait construire des ponts pour desservir l'île Sainte-Thérèse. De plus, l'île est présentement « réservée » comme espace vert.

Une étude récente commandée par les autorités du port de Montréal[1] propose de déplacer éventuellement le port de conteneurs sur la rive sud, du côté de Contrecoeur. De nombreuses objections ont été soulevées au sujet de cette proposition. Le site n'est accessible actuellement qu'à une des deux lignes de chemin de fer et il pourrait y avoir conflit avec le zonage agricole. À ce sujet, M. Jacques Côté, de CP Rail, note :

> « Toute expansion des installations portuaires tant à Montréal qu'à Québec devra garantir l'accès des deux transporteurs ferroviaires nationaux à ces nouveaux secteurs d'exploitation. C'est une précondition essentielle pour assurer la compétitivité de ces ports et à cet égard, nous nous inquiétons vivement des rumeurs d'expansion future du port de Montréal dans une région inaccessible à notre réseau ferroviaire, comme l'annonçaient récemment les journaux. Une telle décision nuirait évidemment à CP Rail, mais surtout elle menacerait sérieusement la compétitivité du port. »

Lors d'une réunion de la Société de promotion portuaire de Montréal (regroupant des membres de la Chambre de commerce et du « Board of Trade »), le milieu des affaires montréalais s'est carrément opposé aux recommandations émises par Les consultants Dessau. Par la voix de son président, Me Raynold Langlois, la Société a émis certaines réserves quant à l'utilité des résultats obtenus au cours de cette recherche :

— Elle considère comme fausse la présomption qui veut que les espaces sur l'île de Montréal soient occupés à 100 % (raison première de la relocalisation de certaines activités).

— Le Rapport Dessau semble avoir écarté la possibilité pour le port de Montréal de se voir attribuer des aires nouvelles sur l'île de Montréal.

— Les sites potentiels de l'île Sainte-Thérèse et de l'île de Verchères ont été éliminés à cause des besoins supplémentaires en infrastructures qu'elles supposaient (ponts, etc.). Cette remarque est juste. Toutefois, on semble avoir oublié de tenir compte du coût économique relié au développement d'un appendice du port à 60 km du port actuel. Ce coût apparaît d'autant plus élevé que les sites retenus sont sur la rive sud du fleuve.

1. Les Consultants Dessau Inc. (1982), *Étude du port de Montréal*, écrit en collaboration avec Langlais, Lavoie, Huot et associés et Carr and Donald Associates Ltd, 156 p.

Tableau 62

Répartition de la capacité métrique des élévateurs à grains des ports du Saint-Laurent et trafic des céréales en 1982

Ports	Capacité statique* (en tonnes métriques)	% de la capacité	Exportation de céréales en 1982			
			Céréales canadiennes	Céréales américaines	Total	Taux de roulement annuel
Montréal	656 880	33,5	2 643 673	179 779	2 823 452	4,3
Sorel	146 460	7,5	942 402	9 176	951 578	6,5
Trois-Rivières	167 380	8,6	516 766	158 882	675 648	4,0
Québec	224 030	11,4	4 687 750	212 517	4 900 267	21,9
Baie-Comeau	469 840	24,0	2 217 690	1 245 071	3 462 761	7,4
Port-Cartier	292 980	15,0	2 779 694	1 854 569	4 634 263	15,8
Total:	**1 957 570**	**100,0**	**13 787 975**	**3 659 994**	**17 447 969**	**8,9**

Sources: Commission canadienne des grains et Ports Canada.

* La capacité statique représente le volume de céréales que l'élévateur peut recevoir. Elle se distingue de la capacité dynamique, qui tient compte de l'efficacité de l'utilisation de l'élévateur. Pour obtenir le taux de roulement annuel d'un élévateur, on divise son tonnage annuel par sa capacité statique.

— On est en droit de se demander si le déplacement vers Contrecoeur (site favorisé aux plans technique et opératoire de certaines activités) n'aurait pas comme conséquence de créer un concurrent au port actuel de Montréal plutôt que de favoriser une meilleure exploitation des possibilités du fleuve.

Il y a donc lieu de regarder de près l'avenir du port de Montréal et d'orienter son développement en fonction de ses utilisateurs et des grandes orientations d'aménagement du territoire, en se rappelant que le gouvernement du Québec privilégie l'île de Montréal comme site de l'expansion.

Par ailleurs, le Québec a besoin d'installations portuaires pour répondre aux besoins de ses propres industries et commerces. À l'heure actuelle, les installations existantes, soit les ports nationaux, les quais fédéraux, les ports de pêche, le port de Valleyfield, le port de Bécancour et les installations privées dans les ports de Sept-Îles, de Pointe-Noire, de La Baie, de Port-Cartier, de Baie-Comeau, etc. répondent assez bien aux besoins, mais pourront être améliorées lorsque ce sera nécessaire. Dans la grande majorité des cas, il n'y a pas de problème d'espace. L'important est de prévoir les besoins afin de pouvoir y répondre à temps.

En vue de compléter le dossier des ports et des installations portuaires, soulignons que le gouvernement du Canada est à revoir toute sa politique au sujet des quais, petits ports et havres sous sa juridiction le long du Saint-Laurent et autour du golfe[1]. Son objectif est de préciser le rôle et l'importance de chaque site en fonction des besoins de la région en cause. Par la suite, les quais retenus seront restaurés et entretenus alors que les autres seront transférés ou tout simplement abandonnés.

Le Québec devrait donc préciser bien clairement ses besoins quant à ces quais, que ce soit pour le ravitaillement des populations, les services aux pêcheurs, l'expédition de richesses naturelles, la sécurité de la navigation de plaisance ou les services de traversiers.

Au total, l'équipement portuaire québécois paraît nettement suffisant pour faire face aux augmentations de trafic prévues à court et à moyen terme. Qu'il s'agisse des marchandises en vrac ou des marchandises générales et du transport conteneurisé, tous les éléments essentiels sont en place. On constate même, chaque année, des améliorations dans les installations elles-mêmes ou dans des services connexes: incendie, urgence, dragage, balisage, etc. Des agrandissements sont réalisables et, le cas échéant, des adaptations rapides ou temporaires peuvent êtres complétées, tout autant que des aménagements permanents. Nous n'avons pas parlé ici de la pêche, parce qu'il en sera question à un moment plus approprié.

1. BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE et collaborateurs (1982), *Étude du plan directeur sur les ports publics du Bas-Saint-Laurent*, document préparé pour Transports Canada-Marine, Direction des ports et havres.

Photo : John Hutchinson

Face au projet d'extension du port de Montréal en vue de faciliter les mouvements de conteneurs, il existe plusieurs solutions.

Peut-être est-il cependant opportun d'encourager l'analyse détaillée de plusieurs questions connexes comme les juridictions, les propriétés privées ou d'état, le recours aux flottes étrangères et l'utilisation des navires sous pavillon de complaisance.

Dans tous les cas, il y a lieu de tenir compte du nombre imposant des intervenants dans le commerce maritime et la navigation. C'est le reflet de fonctions multiples et complexes, souvent très spécialisées, qui exigent une concertation aussi souple qu'efficace. Nous allons d'ailleurs en parler dès maintenant, moins dans le but de proposer une rationalisation poussée que dans celui d'évoquer l'intérêt de développer une vue d'ensemble à ce sujet.

1.4 Les intervenants

À première vue, l'activité maritime commerciale paraît relativement simple: le mouvement d'un bien d'un producteur à un consommateur à l'aide du transport maritime.

Mais, on le sait bien, à cette apparente simplicité se greffent nombre d'institutions ayant rapport ou bien à l'activité commerciale proprement dite (les intermédiaires, les agences) ou bien aux conditions dans lesquelles se déroulent ces activités (convention de travail, contrainte économique, échange entre pays distincts, concertation avec des industries ou des commerces qui ne sont pas proprement maritimes), ou bien encore aux institutions publiques et aux lois et règlements qui en émanent. Et, au coeur de tout cela, le savoir, l'innovation, la finance, la main-d'oeuvre et tout ce qui régit ces aspects de l'activité économique et du commerce maritime. Fisc, taux de change, publicité et information, assurance, droit, à la limite rien ne serait totalement étranger. Mais il y a lieu de ne pas justifier par là de ne faire aucun effort en vue d'obtenir une vision cohérente des intervenants. Au contraire, la complexité réelle est précisément une raison suffisante d'examiner les grands ensembles.

Les premiers intervenants dont nous parlerons seront les commerçants et les transporteurs. Puis, nous nous pencherons sur les gouvernements et sur les organismes qui en dépendent ou s'y rattachent de quelque manière. Enfin nous toucherons à la main-d'oeuvre spécialisée: les équipages, les pilotes, les assureurs, reliant à ces groupes les transitaires et les multinationales.

1.4.1 Les commerçants

Les commerçants, les importateurs et les exportateurs jouent un rôle de premier plan dans l'élaboration et le développement d'un système de transport. Les liens qu'ils établissent entre les producteurs et les clients définissent en quelque sorte quelques-uns des principaux paramètres du transport, maritime en l'occurrence. Si bien qu'il y a avantage à ne pas parler d'eux en général seulement, mais selon les circuits des marchandises transportées. Nous prendrons trois exemples, pour les fins de ce rapport: le grain, le minerai de fer et le charbon.

Le grain

Les grands commerçants du grain se concentrent dans les trois provinces des Prairies canadiennes, ainsi que dans l'Ouest et le Midwest américains. Les Canadiens produisent surtout du blé, des grains de provende et un peu d'oléagineux. Les Américains produisent en plus un volume très important de maïs, la fève soya et le tournesol occupant une place de plus en plus grande parmi les oléagineux.

Sur la scène mondiale, le marché des grains est fortement influencé par cinq grands négociants: Cargill (États-Unis), Bunge (Argentine), Louis Dreyfus (France), Continental (États-Unis) et André (Suisse), auxquels s'ajoute l'organisme d'état de l'URSS, Exportkhleb. Dans la plupart des pays, les producteurs ou les associations de producteurs font affaire avec ces négociants pour les échanges internationaux de céréales.

Au Canada, la méthode de commercialisation des grains de l'Ouest est une combinaison de deux approches: centrale (publique) et ouverte (privée). Elle fonctionne de la façon suivante.

Le blé, l'avoine et l'orge de l'Ouest vendus sur les marchés étrangers ou vendus au pays pour consommation humaine sont commercialisés par l'entremise de la Commission canadienne du blé. Par contre, le blé, l'avoine et l'orge de l'Ouest destinés au marché intérieur pour consommation animale peuvent être vendus soit par la Commission, soit par le secteur privé. Les autres grains de l'Ouest, tels le seigle, le lin, le colza et les cultures d'appoint, sont commercialisés uniquement par le secteur privé. Au total, les ventes de la Commission constituent environ 80 pour cent du grain exporté. Par ses règlements, la Commission contrôle les mouvements de grains de la ferme jusqu'à l'élévateur régional, puis l'expédition de ces grains aux terminaux pour l'exportation ou la transformation.

Les élévateurs, tant régionaux que terminaux, sont la propriété des grands négociants privés ou des "Wheat Pools" mis sur pied dans chaque province de l'Ouest par les producteurs. Dans les deux cas, ces organismes agissent comme agents de la Commission pour l'achat de grains aux élévateurs ruraux, pour la manutention de ces grains aux terminaux et comme agents de vente de la Commission. Pour les autres grains et les céréales fourragères destinés au marché canadien, les "Wheat Pools"

agissent au titre d'organismes de commercialisation libre au nom de leurs membres. Les prix payés sont alors fixés en fonction des transactions à terme du "Winnipeg Commodity Exchange".

Un autre organisme, la Commission canadienne des grains, est responsable de l'inspection et du contrôle de la qualité des grains, de la pesée et des données statistiques sur les mouvements de grains dans les élévateurs licenciés à travers le Canada.

Enfin, une société d'état, Canagrex, a été créée en 1983 dans le but de « faire, faciliter et promouvoir l'exportation des produits agricoles et alimentaires, ainsi que pour la prestation de services connexes à l'étranger »[1]. Elle peut « acheter des produits agricoles et alimentaires et procéder à toute opération sur eux, notamment conditionnement, transformation, entreposage, expédition, assurance, importation, exportation ou vente », faire la promotion et la commercialisation des produits canadiens à l'étranger en collaboration avec les entreprises canadiennes et conclure des contrats de vente avec les pays étrangers. La Société est cependant tenue de se conformer aux demandes de la Commission canadienne du blé pour faire le commerce « du blé, de l'avoine, de l'orge ou de produits du blé au sens du paragraphe 2 de la Loi sur la Commission canadienne du blé ou de produits de l'avoine ou de l'orge, au sens du paragraphe 35 de ladite loi ». La Société peut aussi faire ou endosser des prêts favorisant l'exportation.

Comme on peut le constater, les intervenants sont nombreux, et, d'entrée de jeu, se pose un problème important de concertation dans l'orientation et l'action des intervenants.

Ce sont les deux compagnies transcontinentales de chemins de fer, le Canadien Pacifique et le Canadien National, qui transportent la plus grande partie du grain canadien des silos ruraux aux silos portuaires. On compte actuellement quelque 25 000 wagons affectés au transport du grain, dont 14 000 wagons-trémies fournis par le gouvernement du Canada, la Commission canadienne du blé et les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Il y a dix-neuf silos terminaux au Canada, d'une capacité statique de 3,7 millions de tonnes. Six d'entre eux sont sur la côte Ouest, un à Churchill et douze à Thunder Bay.

De Thunder Bay, environ 75 % des grains sont transportés par laquier jusqu'aux silos de transbordement sur le Saint-Laurent, soit à Montréal, à Sorel, à Trois-Rivières, à Québec, à Baie-Comeau ou à Port-Cartier, d'où la plus grande partie est exportée outre-mer. Une partie est également chargée directement à Thunder Bay sur de petits océaniques généralement des pays de l'Est. Enfin, le marché interne du Québec s'alimente aussi par trains-blocs de Thunder Bay ou directement des Prairies. Les achats québécois se font par les meuneries et les coopératives agricoles.

Le ministère des Transports du Canada a mis sur pied, en 1979, l'Administration du transport des grains afin de coordonner les activités de la Commission canadienne du blé, des compagnies d'exportation, des compagnies de manutention, des chemins de fer, des compagnies de navigation, de tous ceux enfin qui sont impliqués dans le mouvement des grains des Prairies jusqu'aux ports d'expédition.

Quatre ministères fédéraux se trouvent principalement impliqués: le ministère des Transports, le ministère de l'Industrie et du Commerce, le ministère de l'Agriculture et le ministère des Affaires extérieures. Dans ce dernier cas, il s'agit plus particulièrement d'un organisme qui s'y rattache, l'ACDI, qui est un acheteur important de grains canadiens destinés à être distribués aux pays en voie de développement. La Commission canadienne des grains et l'Office des provendes du Canada relèvent du ministre de l'Agriculture. L'Office des provendes du Canada a été créé afin de veiller aux intérêts des éleveurs de l'Est du Canada et de la Colombie-Britannique. Ses principaux objectifs sont d'assurer la disponibilité, l'espace d'emmagasinage suffisant et la stabilité des prix des grains de provende dans l'Est du Canada et en Colombie-Britannique.

L'organisme-clé dans la commercialisation des grains au Canada demeure la Commission canadienne du blé, qui est financée directement par les céréaliculteurs, mais relève du Parlement du Canada, par l'entremise d'un ministre spécialement désigné comme responsable.

1. Loi C-85, Loi sur la Société Canagrex, sanctionnée le 29 juin 1983, p. 9. La Société a été officiellement créée le 3 janvier 1984. Des déclarations politiques récentes laissent cependant entendre que cette société pourrait être abolie.

Tableau 63

L'industrie du grain au Canada: les principaux intervenants

Organismes	Activités principales
Commission canadienne du blé (C.C.B.)***	— Commercialiser mondialement le blé, l'avoine et l'orge produits dans les Prairies. On estime que 80 % des céréales canadiennes vendues à l'étranger le sont par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé.
Ministère de l'Industrie et du Commerce • Division de la commercialisation des grains*	— Développer et consolider les marchés d'exportation par l'entremise de délégués commerciaux. — Expliquer la politique internationale du Canada en matière de grains auprès des organismes agro-alimentaires internationaux (ONU, CIB, OCDE, GATT...). — Assurer des liaisons intergouvernementales lors des négociations et des accords. Elle travaille en étroite collaboration avec la C.C.B.
Agriculture Canada* • Office canadien des provendes* • Commission canadienne des grains*	— Ses activités se concentrent sur la réglementation, la recherche et les programmes d'aide aux céréaliculteurs. — Il doit s'assurer de l'approvisionnement des éleveurs de l'Est du Canada et de la Colombie-Britannique. — Fixer et maintenir les standards qualitatifs du grain canadien. — Exercer le rôle d'organisme de réglementation pour le réseau de manutention.
Ministère des Affaires extérieures • ACDI**	— Par l'intermédiaire de son programme d'aide à l'étranger, elle achète des céréales canadiennes qu'elle alloue par la suite à des pays en voie de développement. De 450 000 à 600 000 tonnes de grain et de farine de blé sont négociées par l'ACDI, qui est de ce fait un important client de la C.C.B.
Institut international du Canada pour le grain *	— Société sans but lucratif financée par le ministère de l'Industrie et du Commerce et par la C.C.B. — Maintenir les marchés et ouvrir de nouveaux débouchés pour les grains et les oléagineux et pour leurs produits dérivés. Il travaille en étroite collaboration avec la C.C.B.
Conseil des grains du Canada*	— Il réunit différents organismes non gouvernementaux de l'industrie du grain, auxquels il fournit l'occasion de tenir des discussions ouvertes sur différents thèmes concernant l'industrie des grains. — Organisme consultatif.
Rapeseed Association of Canada *	— Représenter les producteurs et les vendeurs de colza et en coordonner la commercialisation.

Tableau 63 (suite)

Organismes	Activités principales
Compagnies privées (Cargill, United Grain Grower, Continental Grain, etc...)**	— La plupart de ces compagnies sont des exportateurs accrédités par la C.C.B., c'est-à-dire que celle-ci peut leur vendre des céréales, qu'elles peuvent ensuite revendre à leurs clients. — Elles participent aux transactions des céréales qui ne sont pas commercialisées par la C.C.B. (lin, seigle, colza, avoine, orge fourragère,...)
Canagrex*[1]	— Sa mission principale est de faciliter et de promouvoir l'exportation des produits agricoles et alimentaires. — Cependant, elle est tenue de se conformer aux exigences de la Commission canadienne du blé pour faire le commerce du blé, de l'avoine, de l'orge et de leurs produits dérivés.
Société pour l'expansion des exportations (SEE)	— Son mandat est de faciliter et d'accroître le commerce d'exportation du Canada par ses services d'assurances, de garanties et de prêts. — Cependant, les ventes de matières premières et de produits et de biens de consommation ne sont pas admissibles au financement de la SEE.

*** L'organisme joue un rôle commercial de premier plan, du point de vue des pouvoirs qu'il exerce et du volume qu'il négocie.

** L'organisme joue un rôle commercial important, du point de vue quantitatif.

* L'organisme a un rôle de soutien quant au commerce des céréales.

1. Loi C-85, Loi sur la Société Canagrex, sanctionnée le 29 juin 1983, p. 9. La Société a été officiellement créée le 3 janvier 1984. Des déclarations politiques récentes laissaient cependant entendre que cette société pourrait être abolie.

Les grains non soumis à l'autorité de la Commission canadienne du blé font l'objet de transactions à la Bourse de commerce de Winnipeg (Winnipeg Commodity Exchange). Cette bourse est un organisme privé qui fournit les installations nécessaires à l'achat et à la vente des grains, comme dans le cas d'une bourse de valeurs.

Par comparaison, aux États-Unis, les grains se transigent surtout sur le marché du "Chicago Board of Trade". Les exportations vers les pays de l'Est sont parfois sujettes à des vetos de la part du gouvernement américain. Cependant les grands négociants internationaux réussissent souvent à contourner ces obstacles en transigeant sur des grains en provenance d'autres pays.

Quoi qu'il en soit, le système canadien mérite qu'on s'y arrête un moment car il n'est pas simple, pour dire le moins. Nous y revenons donc brièvement en décrivant au tableau 63 les principales activités des nombreux organismes.

Le minerai de fer

Il s'agit cette fois d'un exemple évidemment beaucoup moins complexe que celui du grain, les producteurs étant directement maîtres d'oeuvre du commerce.

Dans le cas du minerai de fer, les producteurs du Québec-Labrador sont au nombre de cinq : IOC, Québec-Cartier, Mines Wabush, Sidbec-Normines et QIT — Fer et titane. Quatre d'entre eux sont contrôlés par des compagnies américaines et ontariennes ; Sidbec-Normines appartient à Sidbec et à la British Steel.

Tous les grands nord-américains de l'acier ainsi que British Steel sont représentés chez les actionnaires. Tous connaissent des difficultés ayant trait aux aciéries et tous possèdent des intérêts dans les mines américaines du Mesabi Range. Quelques-uns ont investi également dans des mines outre-mer, au Brésil entre autres. Au dire de leurs porte-parole à Louisville en février 1984, tous veulent d'abord utiliser le minerai nord-américain plutôt que d'en importer d'ailleurs.

Le charbon

Dans le cas du charbon, les producteurs se comptent par centaines. De plus, il existe aux États-Unis un lobby puissant que mène la « National Coal Association » afin de promouvoir l'utilisation et l'exportation du charbon.

En ce moment, l'Association estime que les compagnies de chemins de fer demandent des prix déraisonnables. Selon elle, ces prix rendraient les producteurs de charbon non compétitifs sur le marché mondial. L'Association dit éprouver des difficultés à cause des mesures anti-pollution visant à réduire les pluies acides.

Nous nous sommes attachés à ces exemples parce qu'ils ont trait à des trafics majeurs sur le Saint-Laurent. Mais, dans la réalité, les structures de mise en marché des produits sont presque aussi nombreuses que les produits. Ce qu'il importe de souligner dans l'ensemble, c'est que le transport par voie d'eau compte à ce point dans ces commerces qu'il y a lieu de s'en soucier dans toutes les négociations commerciales. Les manières de le faire sont diverses, certes. Néanmoins, favoriser les communications entre les producteurs, les commerçants et les transporteurs ne peut qu'aider à consolider la place du transport maritime laurentien.

1.4.2 Les transporteurs

Les transporteurs sont évidemment nombreux: compagnies de camionnage, de chemins de fer et de navigation (intérieure ou océanique).

Dans le cas du camionnage, de nombreuses compagnies sont en concurrence au sujet des tarifs et des territoires à desservir. Il faut des permis provinciaux, interprovinciaux et inter-états, permis qui sont contrôlés par des commissions. Toutefois, avec la déréglementation, il devient plus facile pour le client de négocier des tarifs et d'en obtenir des avantages.

Dans le cas des chemins de fer, deux compagnies canadiennes (Canadien National et Canadien Pacifique) se partagent la majorité du trafic au Canada, et vont même en chercher aux États-Unis. Elles entrent alors en concurrence avec de nombreuses compagnies récemment déréglementées qui se font une compétition féroce. Ces compagnies sont aussi en concurrence, de part et d'autre de la frontière, avec les compagnies de navigation intérieure: les barges sur le réseau du Mississippi et les laquiers dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs. Dans ce dernier cas cependant, le trafic canadien de grain et de minerai de fer est réservé aux transporteurs canadiens.

Un certain nombre de petits océaniques des pays clients, en particulier les pays de l'Est, pénètrent également dans les Grands Lacs et y chargent du grain. Par contre, la majorité des océaniques desservant le système Saint-Laurent/Grands Lacs ont un gabarit supérieur aux dimensions de la Voie maritime et ils doivent s'arrêter dans les ports du Saint-Laurent. Il faut y distinguer deux catégories de navires: les « tramps » (navires-taxis) battant souvent pavillon de complaisance qui peuvent coter un prix n'importe où, n'importe quand, généralement pour transporter du vrac, et les navires de lignes qui assurent un service régulier de transport de marchandises générales conteneurisées ou pas, entre deux ou plusieurs ports ou des régions. Généralement, les compagnies opérant des lignes se regroupent en « conférences » et s'entendent pour établir les tarifs et se partager les voyages. Mais il se trouve aussi des compagnies opérant de manière indépendante sur les mêmes routes.

Ainsi, sur la route de l'Atlantique Nord, CP Navigation et Dartcan Inc. ont formé une nouvelle compagnie, la Canada Maritime, qui opère en conférence avec Manchester Liners afin de desservir le Saint-Laurent, alors que CAST et SOFATI se sont regroupées en une compagnie indépendante, CAST Amérique du nord (1983) Inc. Ces compagnies relient Montréal à Felixstowe, Hambourg, Anvers et Le Havre. Cast (1983) Inc. vient également de conclure une entente pour la desserte de la Méditerranée. Mentionnons également des lignes nationales qui opèrent régulièrement, telles Arctic Lines (URSS) et Polish Ocean Lines (Pologne).

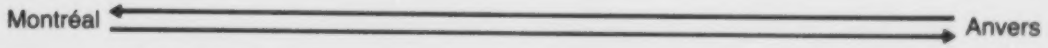
Voici d'ailleurs, au tableau 64, sous forme de schémas tirés de *Canadian Sailings*, quelques-uns des principaux circuits.

Il va de soi que les compagnies se font concurrence pour desservir le Québec, l'Ontario, les états des Grands Lacs et la Nouvelle-Angleterre. Elles sont, de plus, en concurrence avec les lignes qui desservent aussi le même hinterland, mais à partir de Baltimore, New York, Philadelphie, Boston, Saint-Jean et Halifax.

Tableau 64

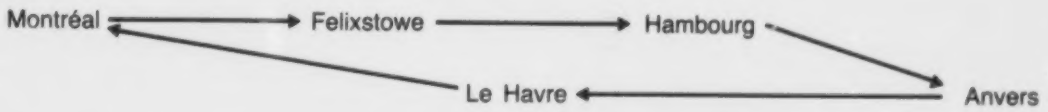
Desserte du port de Montréal par les services conteneurisés en 1983

CAST



Service: 4 fois par mois

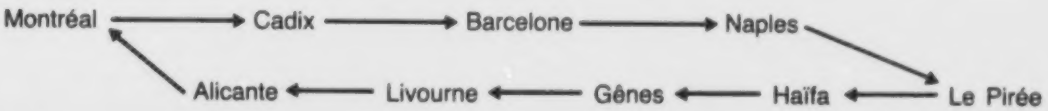
C.P. Navigation, Dartcan Inc., Manchester Liners



Service: 4 fois par mois

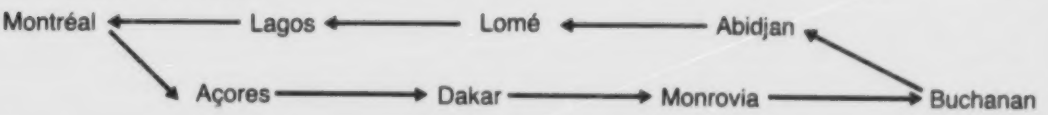
Farrell Lines Inc.

"A" *Méditerranéen*



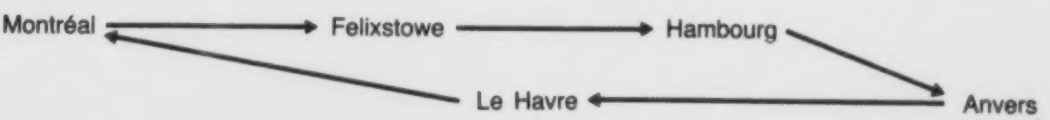
Service: 2 fois par mois

"B" *Afrique de l'Ouest*



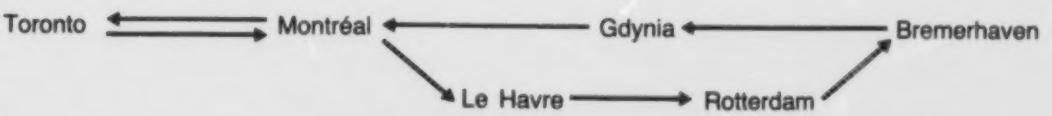
Service: 2 fois par mois

Manchester Liners



Service: 4 fois par mois

Polish Ocean Lines



Service: 3 fois par mois

L'occasion est propice de parler des « conférences maritimes » car leur situation a été affectée par la promulgation, aux Nations-Unies, d'un nouveau code de conduite applicable au transport maritime des marchandises en vrac et susceptible de s'appliquer à celui des marchandises générales.

Une « conférence maritime », est-il besoin de le rappeler, est une association de transporteurs maritimes qui réglemente les taux, les prix et les conditions du transport de marchandises par eau[1]. Ce système fonctionne depuis plus d'un siècle et s'est développé en réponse à une vive concurrence pendant des périodes de surcapacité.

Le système des conférences limite la concurrence entre ses membres et renforce leur position par rapport aux autres compagnies de lignes. Ce mode de fonctionnement était peu apprécié dans le tiers-monde dont les pays ont fait les pressions nécessaires auprès des Nations Unies afin qu'on en arrive à un nouveau code de conduite applicable au transport maritime des marchandises générales. Celui-ci a donc été conçu dans le but de réglementer le transport maritime mondial. Il est en vigueur depuis octobre 1983 et s'applique au trafic des marchandises générales. Le nouveau code recommande un partage équitable des trafics entre les pays qui en acceptent le principe. Toutefois, il est encore bien difficile d'évaluer la portée des nouvelles directives, puisque les États-Unis, notamment, s'opposent fermement aux mesures récentes. Le Canada, lui, n'a pas encore pris position. Des pressions sont justement exercées afin que le Canada clarifie sa position.

Le Québec a pris les devants en quelque sorte, en faisant soumettre, par le Projet Saint-Laurent, un avis au groupe de travail (Task Force on Deep-Sea Shipping) récemment mis sur pied par le ministère des Transports du Canada et dirigé par le professeur Gunnar-K. Sletmo, de l'École des hautes études commerciales (H.E.C.). Ce groupe s'est penché sur les changements intervenus dans le secteur maritime international et sur la pertinence d'instituer une marine marchande canadienne.

Nous reproduisons au complet, en annexe, l'avis transmis au groupe fédéral, car il présente un bilan général susceptible d'éclairer bon nombre de problèmes mettant en cause les tendances ou changements récents et le besoin de concertation des intervenants. En outre, il démontre le bien-fondé pour le Québec de compter sur un organisme en communication directe et constante avec les intervenants du commerce maritime.

1.4.3 Les gouvernements et leurs organismes

Il nous faut maintenant faire état des services gouvernementaux ou parapublics plus ou moins liés aux activités du transport maritime. Ils sont nombreux. Prétendre à un organigramme serait toutefois défier l'imagination, d'autant que plusieurs types de gouvernements contribuent à soutenir ou à contrôler les activités maritimes.

Voici donc, à titre purement indicatif, deux relevés d'institutions ou d'organismes publics dont l'action ou les politiques sont susceptibles d'influencer le développement du commerce maritime et de la navigation sur le Saint-Laurent.

D'abord, nous parlerons de ministères et d'organismes québécois. Puis, nous présenterons successivement des ministères ou organismes du gouvernement fédéral et divers organismes internationaux.

Il va de soi que les listes présentées ici ne se veulent pas exhaustives.

Les gouvernements et leurs organismes jouent un rôle considérable dans le domaine des transports. Ils émettent des permis et régissent des conditions de formation et d'opération, réglementent ou déréglementent, subventionnent directement ou indirectement divers modes de transport ou, au contraire, récupèrent des coûts de construction et d'entretien par des péages ou par des charges aux usagers. Les gouvernements assument aussi une grande partie de la sécurité en mer, s'occupent des aides à la navigation (bouées, balises, phares), de la cartographie, du dragage et des brise-glaces dans les régions froides. Ils sont responsables également des douanes et interviennent en matière de pilotage. En outre, leurs politiques économiques influent considérablement sur le commerce maritime.

1. Au sujet des conférences maritimes, il existe une étude majeure de la Commission canadienne des transports: DAVIS, J.E. (1983), *La tarification dans l'industrie du transport maritime de ligne régulière. Une revue des modèles conceptuels*. Ottawa, CCT, Cahier de recherche no 1983/04F, 127 p.

Ministères et organismes québécois

Au cours des dernières décennies, il y a eu ouverture graduelle du Québec au monde maritime. Afin de structurer ses interventions dans ce domaine, le ministère des Transports, pour sa part, en est venu à créer en 1978 une « direction du transport maritime et fluvial ».

Les principaux champs d'activités de cette direction concernent les services de traversiers, les dessertes maritimes par cabotage et le service du traversier-rail. Pour la dernière année financière, le budget total réservé à l'ensemble de ces activités était de l'ordre de 20 millions de dollars.

Il existe actuellement une trentaine de services de traversiers, dont 21 relient les rives du fleuve, des rivières et de lacs à l'intérieur du Québec et 7 joignent le Québec aux autres provinces de l'Est canadien. Des 21 services opérant à l'intérieur des limites territoriales du Québec, 11 bénéficient de subventions gouvernementales du Québec, pour un total de 15 millions de dollars, et six sont opérés par la Société des traversiers du Québec. Parmi ces services, mentionnons l'importance prépondérante des services de Québec — Lévis et de Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac, tant au plan des passagers qu'à celui des véhicules transportés.

Par ailleurs, la Direction du transport maritime et fluvial du ministère des Transports octroie des subventions à l'opération de deux services de cabotage qui desservent les régions de la moyenne et basse Côte-Nord ainsi que les îles de la Madeleine. Elle coordonne aussi la desserte maritime du Nouveau-Québec. Le montant total des subventions accordées à ces activités de cabotage s'élève à près de 5 millions de dollars pour l'année 1982-1983.

Pour l'année 1982, grâce au tableau 65, on pourra avoir une vue d'ensemble du trafic maritime québécois relevant du ministère des Transports.

Le ministère des Transports reste présent dans le projet de développement du service de traversier-rail qui, à partir de Matane, relie présentement le port de Baie-Comeau et qui, ultérieurement, reliera Port-Cartier et Sept-Îles. La présence du ministère des Transports se fait sentir également dans l'aménagement de certaines infrastructures des services de traversiers, aménagement auquel il consacre d'ailleurs une bonne partie de son budget.

Photo: Ministère des Transports

Le Camille Marcoux qui relie Matane à Baie-Comeau est l'un des six traversiers opérés par la Société des Traversiers du Québec.

Notons qu'en 1976, le gouvernement du Québec a aussi contribué à l'établissement de la compagnie de navigation Sonamar Inc., dont la répartition des actions est maintenant la suivante : 25 % au gouvernement du Québec (ministère des Transports), 25 % à Logistec Navigation Inc., 46 % au Groupe Desgagnés et 4 % à un groupe de petits actionnaires. Cette participation dans Sonamar visait à permettre à ce transporteur d'occuper une place concurrentielle sur le marché du transport maritime. Sonamar a d'ailleurs obtenu au début des années '80 le contrat de transport à long terme du sel des îles de la Madeleine. Plus récemment, le gouvernement a transféré sa participation dans Sonamar à la Société québécoise des transports. Cette dernière, dotée d'un important capital-actions, a principalement pour objet de favoriser le développement du secteur des transports afin de répondre aux besoins commerciaux et industriels du Québec, de favoriser l'exportation des biens qui y sont produits et de maximiser les retombées socio-économiques pour les Québécois.

Le gouvernement du Québec possède également le port de Bécancour qui dessert le parc industriel du Centre du Québec et il participe majoritairement à la Société Inter-Port, qui se propose d'aménager un port de nature similaire à Pointe-de-la-Martinière. Par la SGF, il est également propriétaire à 66 % de Marine Industrie Ltée qui est impliquée notamment dans la construction navale. Par ailleurs, il assure la formation d'officiers de marine à l'Institut de marine du CEGEP de Rimouski.

Tableau 65

Trafic maritime intra-québécois en 1982 relevant du ministère des Transports du Québec

De plus, tout transporteur maritime effectuant du transport à l'intérieur des eaux québécoises (excepté la Société des traversiers du Québec) moyennant rémunération, doit détenir un permis de la Commission des transports du Québec. Dans le secteur maritime, celle-ci s'appuie sur l'Ordonnance 3N (datant de 1961) concernant le transport des passagers et des marchandises par eau[1]. Le second texte juridique régissant les activités se rapportant au transport maritime au Québec reste le Règlement 15 (1973) concernant certaines normes des taux et tarifs du transport par traversier.

Enfin, le Québec a juridiction sur l'aménagement de son territoire, même submergé, et possède de nombreux terrains riverains, même si, entre Québec et Montréal par exemple, le gouvernement fédéral en contrôle davantage. Il peut donc orienter le développement du couloir du Saint-Laurent, y compris dans le domaine portuaire. Par bon nombre d'entreprises, le Québec constitue un très important client des services maritimes. Mentionnons, à titre d'exemples importants, les compagnies ou sociétés suivantes: SAQ, REXFOR, HYDRO-QUÉBEC, SOQUEM, SELEINE, SOQUIP, SIDBEC-NORMINES, DONOHUE.

Mais l'on ne saurait passer sous silence que le Projet Saint-Laurent lui-même, dont émane ce rapport, est une création québécoise.

Dans les principaux dossiers maritimes, les intervenants québécois sont nombreux. Un exemple: le port de Montréal, au sujet duquel le Tableau 66 illustre les structures d'organisation de la planification et mentionne les intervenants.

Ministères ou organismes fédéraux et groupes internationaux

Ce sont les gouvernements américain et canadien qui ont aménagé et gèrent la Voie maritime. Les Américains sont responsables de deux écluses entre Montréal et le lac Ontario, alors que le Canada est responsable des huit écluses de Welland et de cinq écluses entre Montréal et le lac Ontario. Par ailleurs, les Américains administrent l'écluse Poe de Sault-Sainte-Marie. Les ports américains sont privés ou sous l'autorité d'une ville ou d'un comté. Au Canada, au contraire, le réseau de base des ports importants relève du ministère des Transports du Canada par la Société canadienne des ports (SCP) ou par des commissions de ports. Montréal, Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi, Baie-des-Ha! Ha! et Sept-Îles sont des ports qui dépendent de la SCP. La SCP a été créée à la suite de l'adoption et de la promulgation de la loi C-92, qui a transformé l'ancienne structure du Conseil des ports nationaux pour en faire une société de la Couronne administrant plusieurs ports. Certains des ports ont eux-mêmes obtenu le statut de société de la Couronne. C'est le cas, entre autres, de Montréal et de Québec.

Fait à noter, il n'y a que deux ports mineurs de la Société canadienne des ports en Ontario: Prescott et Port Colborne. La loi C-92 n'a pas modifié le statut des ports de Toronto, Hamilton, Oshawa, Windsor et Thunder Bay, qui demeurent des ports régis par des commissions et qui sont plus autonomes que les ports de la Société. Ces derniers sont davantage contrôlés par Ottawa, qui doit évidemment tenir compte, dans le cas des ports de l'Est du Canada, des ports de Saint-Jean et de Halifax. À l'opposé, les ports régis par des commissions ont chacun un statut juridique propre et des représentants régionaux au sein de leur conseil d'administration.

Au Québec, plusieurs ports importants ont été construits et sont gérés en partie ou en totalité par l'entreprise privée: Sept-Îles, Pointe-Noire, Havre-Saint-Pierre, Port-Cartier, La Baie et Baie-Comeau. La ville de Valleyfield gère un port municipal sur la Voie maritime. Le gouvernement du Québec rappelons-le, gère le port de Bécancour. Enfin, la Société Inter-Port se propose d'implanter des installations portuaires à Pointe-de-la-Martinière, près de Québec. On se rappellera que la Société Inter-Port est un organisme conjoint du gouvernement du Québec, de celui du Canada et de la Communauté urbaine de Québec.

Le ministère des Transports du Canada ainsi que celui des Pêches et Océans administrent de nombreux quais et havres secondaires le long du Saint-Laurent et autour du golfe.

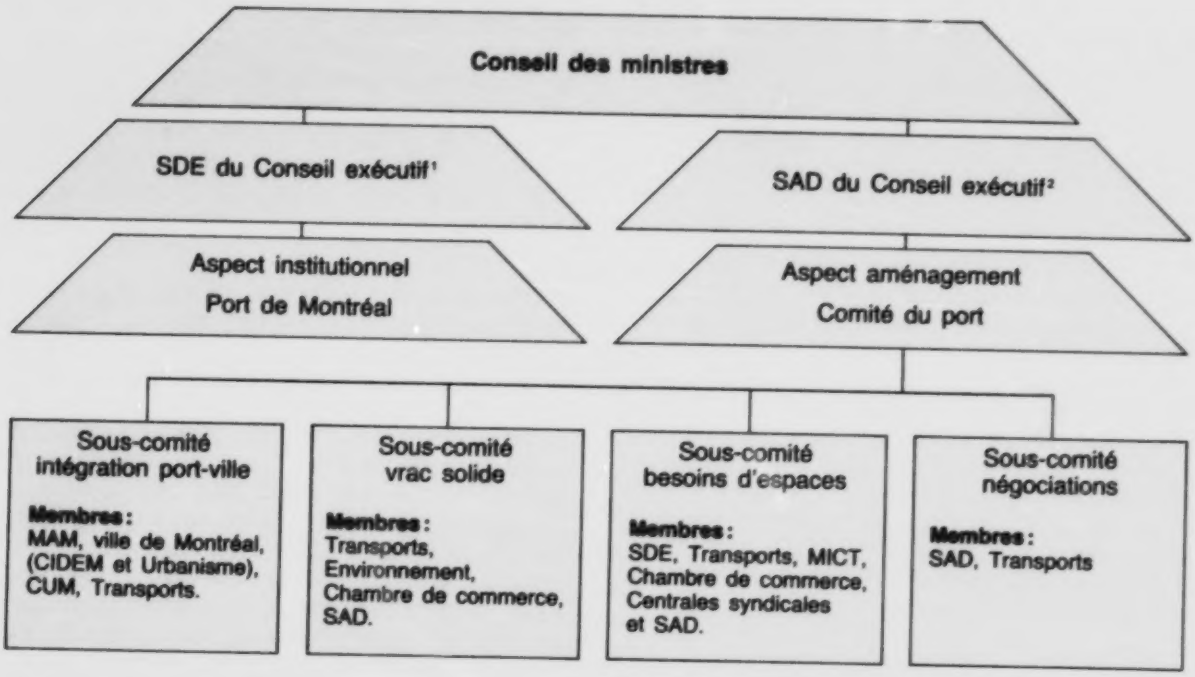
C'est la Commission canadienne des transports qui est chargée de la réglementation dans ce domaine. Elle a pour objectif de promouvoir

1. L'Ordonnance 3N serait révisée ou abrogée sous peu.

Tableau 66

Intervenants québécois dans la planification du port de Montréal

Structures décisionnelles en 1982



Comité du port de Montréal

1. SDE : Secrétariat au développement économique
2. SAD : Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation

Source : Ministère des Transports du Québec, 1981.

la coordination des transporteurs de tous genres : ferroviaire, maritime, aérien, par pipeline et motorisé (transport interprovincial par véhicule moteur). Dans ce but, elle peut édicter une réglementation économique sur le transport des marchandises, effectuer des études et des recherches et participer à l'élaboration des politiques fédérales.

On a toujours justifié l'ampleur ou l'importance des interventions fédérales dans le transport maritime sur le Saint-Laurent par le statut international de cette voie de navigation et par son utilisation dans le commerce international. Cependant, la centralisation des décisions pose souvent certains problèmes. Quantité de décisions sont jugées irrationnelles par les usagers et par les Québécois.

Comment expliquer, par exemple, la répartition des brise-glaces ? Quatre brise-glaces lourds et moyens oeuvrent aux alentours des ports de Halifax et de Saint-Jean, alors que pour 1500 km de parcours depuis le golfe jusqu'à Montréal, seulement trois brise-glaces moyens et deux brise-glaces légers sont disponibles. La disproportion est flagrante, lorsque l'on considère les surfaces couvertes ou les événements qui justifient le recours aux brise-glaces ; elle étonne davantage encore quand on considère qu'un brise-glaces moyen commande l'emploi de quelque 66 à 88 personnes-année.

En ce qui a trait aux installations portuaires, il est loin d'être évident que le gouvernement du Canada doive y jouer un rôle essentiel ou qu'il doive contrôler les ports les plus importants. Du moins même s'il le fait en tâchant de répartir les efforts entre les ports du Saint-Laurent et les ports des provinces atlantiques, il ne favorise guère pour autant la polyvalence désormais indispensable dans les ports. Au contraire, et les problèmes de l'économie le montrent bien, il peut ainsi empêcher l'essor des économies régionales et parfois affaiblir l'économie d'ensemble. À court, moyen et long termes, il paraît de plus en plus nécessaire de favoriser les initiatives et les contrôles des communautés locales, de même que les initiatives et les contrôles régionaux puis provinciaux. L'expérience de l'autonomie la plus complète possible des communautés locales d'affaires a fait ses preuves dans le monde, et particulièrement dans les domaines du transport maritime. De plus, l'évolution des activités commerciales maritimes au Canada devrait convaincre les plus réticents d'encourager les initiatives et l'autonomie des districts portuaires des villes et municipalités, ainsi que les rôles déterminants des provinces dans la planification et le développement de l'ensemble des activités maritimes.

À ce sujet, le premier ministre du Québec, lors d'un colloque sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs en juin 1982, a tenu les propos suivants :

> « Les sociétés portuaires locales qui doivent exister devraient avoir des pouvoirs réels comme la nomination des principaux dirigeants, le marketing, la politique de tarification des services, les investissements dans des projets de développement situés à l'intérieur des limites portuaires, c'est-à-dire des districts portuaires de nos villes. »

En fait, la centralisation a été telle jusqu'à ce jour qu'elle a pu décourager nombre d'initiatives québécoises, publiques ou privées, ayant trait aux services portuaires, bien qu'il ne s'agisse pas là d'un domaine réservé au gouvernement fédéral. La récente Loi C-92 sur la Société canadienne des ports constitue un pas dans la bonne direction.

Quoi qu'il en soit, à titre purement indicatif, nous dressons une liste d'organismes fédéraux ou internationaux dont les activités influent sur la navigation et le commerce maritime du Saint-Laurent.

Organismes fédéraux ou internationaux dont les décisions peuvent influer sur le commerce maritime laurentien

Affaires extérieures (ACDI)
Affaires indiennes et du Nord
Agriculture Canada
— Office des grains de provende
Approvisionnements & Services Canada
Bureau de régularisation des eaux du lac Ontario
Canadien National
Canards Illimités
Commission canadienne du blé
Commission mixte internationale
Comité tripartite (Québec, Ontario, gouvernement fédéral) de régularisation des eaux de l'Outaouais
Conseil du Trésor
Council of Great Lakes Governors
Défense nationale
Énergie, Mines et Ressources Canada

Environnement Canada
- — Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales
- — Direction générale des eaux intérieures
- — Parcs Canada
- — Service canadien de la faune
- — Services de protection de l'environnement

Forum maritime Grands Lacs/Saint-Laurent

Gendarmerie royale du Canada

Justice Canada

Pêches & Océans Canada
- — Centre de biologie de l'Arctique
- — Centre Champlain des sciences de la mer
- — Centre de recherches en ressources maritimes de l'Est du Québec
- — Institut Maurice Lamontagne
- — Laboratoire du capitaine Bernier

Revenu Canada

Santé – Bien-Être Social Canada

Solliciteur général du Canada

Transports Canada
- — Administration de la Voie maritime
- — Autorités de pilotage
- — Comité d'expansion des ports et du trafic au Canada
- — Commission canadienne des transports
- — Commissions de ports
- — Conseil consultatif régional du Québec
- — Garde côtière
- — Société canadienne des ports
- — Sociétés portuaires locales

Travail Canada

Travaux publics Canada
- — Société du Vieux-Port (Montréal)
- — Société du Vieux-Port (Québec)
- — Société du Vieux-Port (Trois-Rivières)

World Wildlife Fund (Canada)

1.4.4 La main-d'oeuvre

Nombreux sont les corps d'emploi reliés à la navigation et au commerce maritime, et les associations ou groupes qui s'y rattachent. Nous évoquerons tour à tour non pas tous les métiers ou professions, extrêmement nombreux, qui s'y retrouvent, mais quelques-uns des plus importants groupes formés spécialement aux fins de la navigation et du commerce maritime: les débardeurs, les équipages, les pilotes, puis deux autres groupes dont l'activité des membres ne s'exerce pas nécessairement sur les navires ou dans les ports, les transitaires et les assureurs.

Avant d'aborder ces quelques points, nous mentionnerons cependant que dans ce vaste domaine de la main-d'oeuvre, beaucoup de thèmes pourraient et devraient être abordés si l'on disposait des études nécessaires. Ainsi, le recrutement, la formation, l'initiation pratique des candidats aux professions marines, les profils de carrière des marins et les rôles des femmes dans le domaine maritime sont autant de questions qui mériteraient réflexion à l'heure actuelle. Le droit maritime et les services juridiques, les programmes sociaux et les marins en seraient d'autres. Et encore ce ne sont là que des suggestions éparses. En fait, l'industrialisation des activités maritimes a quelque peu voilé la vie des marins. On peut dire que l'on a négligé d'étudier la main-d'oeuvre dans tout le secteur de la navigation et du commerce maritime.

Les débardeurs

Par son comportement au travail, sa productivité et son organisation, la main-d'oeuvre portuaire joue un rôle déterminant dans l'attrait exercé par un port sur ses concurrents.

Contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays, notamment au Royaume-Uni, les débardeurs ne sont généralement pas engagés par les autorités portuaires, mais par des compagnies d'arrimage contractuelles.

Avec l'arrivée des conteneurs, les besoins de main-d'oeuvre ont diminué considérablement dans les ports. Un programme de mise à la retraite prématurée avec prime de départ a permis de réduire sensiblement les effectifs. Les travailleurs qui restent ont droit à un salaire annuel minimum garanti. Leur travail est également beaucoup plus technique, car il y a maintenant peu de travail véritablement manuel à la pièce, mais plutôt utilisation de grues, de monte-charges, etc.

Dans certains ports au Québec, tels ceux qui sont rattachés à la Société canadienne des ports, les syndicats sont affiliés à l'Association internationale des débardeurs (AID ou, en anglais, ILA). Il s'agit de la plus grande partie de la main-d'oeuvre. Ailleurs, dans les ports minéraliers de la Côte-Nord par exemple, les syndicats sont affiliés aux Métallurgistes unis d'Amérique. Dans le cas des syndicats affiliés à l'AID, les négociations se font avec l'Association des employeurs maritimes.

À l'heure actuelle, les relations de travail dans les ports du Québec sont correctes. Il y a du maraudage syndical certes, mais la réputation des débardeurs et de leurs associations est bonne. Elle est meilleure que celle des débardeurs américains, tant en ce qui a trait à l'atmosphère de travail qu'en ce qui touche les revendications syndicales.

Les équipages

Le personnel à bord des navires de la batellerie intérieure des Grands Lacs est affilié au puissant Syndicat international des marins (SIM ou, en anglais, SIU), alors que dans le cas des océaniques, la situation varie considérablement en fonction du pavillon et du propriétaire du navire. Les employés des grandes compagnies de ligne sont aussi affiliés au SIM. Ceux d'une éventuelle marine marchande canadienne le seraient sans doute également. Par contre, les navires des pays de l'Est ne sont pas soumis à des règles de ce genre. De plus, ceux qui naviguent sous pavillon de complaisance, les « tramps » en particulier, recrutent souvent une main-d'oeuvre bon marché parfois peu expérimentée dans des pays en voie de développement.

De nombreux Québécois se retrouvent dans les équipages de la flotte des laquiers ou dans ceux de quelques compagnies océaniques. Malheureusement, peu d'études ont été faites ou d'efforts consentis jusqu'à ce jour afin de soutenir ce milieu de travail. Le reconnaît-on seulement? Qui favorise l'augmentation du nombre d'emplois disponibles à des Québécois? Les exemples ne manquent pas de questions touchant la santé et la sécurité au travail. Peut-être est-il possible de minimiser certains inconvénients majeurs inhérents à la vie de marin, comme le sont les longues absences par exemple.

Ici encore, le développement de l'information aux marins par des médias appropriés aiderait à créer des échanges, à soutenir des idées et des initiatives dans les milieux de marins québécois.

Photo: Garde côtière canadienne

De nombreux Québécois ont depuis toujours embrassé les métiers et professions de la mer.

Les pilotes

Les pilotes du Saint-Laurent constituent probablement le plus ancien groupe de marins professionnels au pays. De tout temps et dans tous les pays dotés d'un réseau hydrographique navigable, on a eu recours aux marins expérimentés du milieu afin de protéger les navires et d'accélérer la navigation dans les voies d'eau plus ou moins tourmentées. Ici, le regroupement corporatif s'est fait très tôt. La situation présente a découlé assez naturellement des institutions anglaises dites « maisons de la Trinité », implantées au tout début du XIX^{e} siècle, en 1805 plus précisément. Nombre de villages riverains sont devenus tôt, et sont demeurés des lieux privilégiés de recrutement des pilotes.

Avec le temps, les regroupements, administrations et corporations de pilotes se sont multipliés selon les régions; des lois et règlements ont défini leurs fonctions, leurs droits, leurs privilèges, leurs obligations. En 1971, à la suite d'une Commission royale d'enquête sur le pilotage, qui avait duré près de dix ans, la Loi sur le pilotage C-52 a été sanctionnée. Elle créait quatre régions de pilotage dites « Administrations »: celle de l'Atlantique, celle des Grands Lacs, celle du Pacifique et, en ce qui nous concerne plus directement, celle des Laurentides. Cette dernière regroupe trois corporations distinctes à plusieurs égards: la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, les Pilotes du Saint-Laurent Central Inc. et la Corporation des pilotes du Port de Montréal. Chacune de ces dernières détient, avec l'Administration de pilotage des Laurentides, un contrat exclusif de services pour sa circonscription.

Le contrat établit les taux de rémunération des pilotes tandis que l'Administration fixe les tarifs chargés aux navires. Si ce n'est pour quelques cas d'exception, le recours aux pilotes des corporations est obligatoire. Par ailleurs, tous ceux qui réussissent aux examens administrés par les corporations sont admissibles au titre et au brevet.

Des transporteurs des Grands Lacs, dont les capitaines sont expérimentés et habitués aux trajets, considèrent superflu le recours obligatoire à des pilotes sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, sinon l'examen obligatoire administré par les corporations. Ils en font une question d'économie, tout en se préoccupant, bien sûr, de la sécurité.

Une association regroupant les propriétaires de 90 % des navires canadiens circulant sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, la Dominion Marine Association dit favoriser « l'utilisation sécuritaire mais minimale des services obligatoires de pilotage, à des coûts économiques ». Et c'est d'une opinion toute semblable que fait état M. D.K. Gardiner, président de Misener Transportation :

> « En employant des officiers canadiens pleinement familiers avec le Saint-Laurent, ces bateaux pourraient mieux concurrencer les navires étrangers, à la condition que les règlements concernant le pilotage puissent être modifiés en pareils cas. »[1]

Les pilotes, quant à eux, insistent sur la sécurité d'une part, et sur l'accessibilité universelle de leur examen conduisant au brevet d'autre part. Ils jugent équitable le mode de fonctionnement en vigueur. Comment distinguer autrement, de façon opérationnelle, juste et sécuritaire, les transporteurs qui seraient exemptés du recours aux pilotes des corporations et ceux qui ne le seraient pas ? Quant aux coûts, disent les corporations, ils ne représentent qu'une infime partie des coûts totaux d'opération des navires. En outre, le recours aux pilotes dûment accrédités permet certainement aux transporteurs d'économiser des sommes d'argent importantes en frais d'assurance, disent encore les pilotes, sans compter que les navires peuvent circuler plus rapidement et que les tâches des capitaines s'en trouvent allégées.

1.4.5 Les transitaires

Connus aussi sous le nom de commissionnaires et auxiliaires de transport, les transitaires relient l'entreprise aux marchés étrangers en veillant à ce que les biens soient transportés à bon port et en bon état. Comme d'aucuns se plaisent à le dire, les transitaires sont en quelque sorte des agents de voyage pour marchandises. On est libre d'avoir recours à eux ou non, mais nombreux — de plus en plus nombreux — sont ceux qui y trouvent avantage.

Les fonctions habituelles des transitaires se regroupent sous trois chefs :

a) les fonctions liées au transport proprement dit, telles la réservation des espaces chez les transporteurs, les groupements d'expéditions, la location, le remplissage et le positionnement des conteneurs, le transport porte à porte, etc. ;

b) les fonctions connexes au transport : dédouanement, empaquetage d'exportation, inspection et contrôle de la marchandise, documentation, entreposage, assurance maritime, consultation en matière de transport, etc. ;

c) les fonctions plus souvent liées au commerce international : identification de clients potentiels, conseil en marketing, facturation pour le compte de l'exportateur, recouvrement, extension de crédit, etc.[2]

Bien sûr, tous les transitaires ne remplissent pas nécessairement toutes ces fonctions et, dans certains cas, on en aura ajouté d'autres. De plus, beaucoup de sociétés exportatrices importantes ont leur propre service des expéditions ou en confient une partie précise à des transitaires. C'est le cas de nombreuses multinationales, par exemple Ford, Renault, Shell, Nestlé.

En Europe, les grandes entreprises se regroupent souvent afin de confier leurs activités de transit à une société indépendante. C'est d'ailleurs ce qui explique que les plus importants transitaires soient si souvent européens.

---

1. « By virtue of employing Canadian officers entirely familiar with the St. Lawrence, these ships could gain a competitive advantage over foreign vessels if compulsory pilotage regulations could be modified in such cases. »
2. DENIS, J.-E. (1982), « Les maisons de commerce et les transitaires internationaux : atouts pour le développement international de Montréal » in *La vocation internationale de Montréal : mythes et réalités*. CETAI, HEC.

Parmi les principaux transitaires oeuvrant au Québec, il faut noter SCAC (France) – FPS, Kuehne & Nagel (RFA), Dolbec Y. Logistique internationale inc., St-Arnaud et Bergevin, Schentker AG (RFA), Thomas Meadows (RU), Panalpina (Suisse), toutes des sociétés représentées dans les principaux ports du monde. Dans le plus récent guide du port de Montréal (1984-1985), 133 bureaux de transitaires sont mentionnés.

Les transitaires sont rémunérés selon un pourcentage établi (de 1,5 % à 8 %) de la valeur de la marchandise transportée. Ils peuvent aussi recevoir une ristourne du transporteur.

Sans nul doute, les transitaires jouent-ils un rôle-clé dans le choix des routes et des transporteurs, puisqu'ils agissent souvent comme conseillers en ces matières auprès des entreprises. Aussi ne doit-on pas négliger de les informer suffisamment sur les avantages ou les conditions de la navigation laurentienne. Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte de leur rôle dans l'établissement éventuel d'un système informatique sur les mouvements de marchandises dans le corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Mentionnons également le rôle des « Non Vessel Operating Common Carriers », des agents connus sous l'appellation NVOCC ou NVO, qui consolident des chargements maritimes dans un ou plusieurs conteneurs et les consignent sur un navire, veillant à l'acheminement des marchandises vers leur destination finale. Les NVOCC ne possèdent pas et n'opèrent pas de navires, mais travaillent étroitement avec des compagnies de transport afin qu'elles leur fournissent les services de transport. Les NVOCC coordonnent aussi le transport terrestre des marchandises en provenance et à destination d'un port. Généralement, les NVOCC obtiennent des taux de transport inférieurs parce qu'en réalité ils jouent le rôle de grossistes auprès des transporteurs, leur fournissant un volume régulier de trafic de conteneurs.

1.4.6 Les assureurs

Sous la rubrique « assureur », on peut aisément regrouper bon nombre d'intervenants : les sociétés dites de classification des navires et d'évaluation des risques (la Lloyd's, par exemple), les évaluateurs, les groupes d'assureurs (partage des risques) et les courtiers. Toutes ces personnes travaillent habituellement en étroite collaboration, afin de fournir aux armateurs et aux autres clients des services appropriés de protection.

Il convient d'ajouter à ces mentions celle des « clubs » de protection tous risques issus de l'idée d'assurance mutuelle destinée à couvrir les risques exclus des polices d'assurance traditionnelles. À mesure que s'est développée la responsabilité civile, se sont également développées des mesures en vue de protéger des risques qui y sont rattachés : marée noire, accident de travail, etc. À ce chapitre, il y a lieu de le noter, il existe des associations propres aux armateurs québécois naviguant sous pavillon canadien.

Le secteur des assurances est largement contrôlé de l'extérieur et on connaît l'importante tradition britannique en ce domaine. Néanmoins, au Québec, il existe déjà plusieurs grandes maisons d'assurance, actives dans le domaine maritime. Dans ces matières, on a plusieurs fois souhaité qu'il soit reconnu que les risques de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent ont considérablement diminué depuis que les moyens ont été pris pour en maîtriser les inconvénients. En conséquence, on tient vivement à ce que soient abaissées les primes des habitués et de ceux qui adoptent les moyens préconisés pour une navigation à l'abri de tout risque. Par ailleurs, il a parfois été mentionné qu'un regroupement des flottes à assurer pourrait contribuer à diminuer les coûts des assurances.

Avant d'aborder la question des coûts d'entretien et d'opération, puis de clore toute cette première partie, sans pour autant vouloir être exhaustif dans les références aux intervenants, mentionnons deux autres types d'intervenants dont l'action est fort significative. Nous voulons d'abord parler des agences analogues à la Société générale de surveillance dont le siège est à Genève. Elles se comparent bien à des agences de contrôle garantissant la qualité et la quantité des produits transportés, échangés, importés ou exportés. De plus, leur influence est considérable, puisqu'elles touchent peut-être 90 % du commerce international.

Enfin, comment oublier les médias, en particulier les médias spécialisés comme les banques de données, systèmes satellites, émissions télévisées, revues, publications régulières ou sporadiques, populaires ou techniques. Il s'agit d'un immense domaine où, comme ailleurs, on trouve des moyens d'accélérer la transmission des informations et de les rendre plus immédiatement accessibles et utiles. Il s'agit aussi de lieux où se débattent les orientations, les innovations, les opinions et les enjeux publics, sociaux, politiques ou économiques.

Bon nombre de revues spécialisées sont très connues et circulent largement dans le monde: *Journal of Commerce, Journal de la marine marchande,* revues du *Bureau Veritas, Bulk Systems International, Seaway Review*, etc.

Dans tous ces domaines, les initiatives au Québec sont embryonnaires et trop isolées. Même les initiatives les plus prometteuses ont peine à franchir les difficiles étapes des débuts faute de moyens appropriés ou d'appuis. Même, d'heureuses pratiques de journalisme maritime, (e.g. information régulière sur les trafics ou la circulation maritimes), ont été délaissées par les grands médias québécois écrits ou électroniques. Les revues scientifiques publient fort peu sur les sujets qui nous intéressent ou le font de manière disparate et dispersée. Les maisons d'édition ne couvrent que quelques aspects restreints. Les programmes d'aide sont peu attrayants ou appropriés.

Certes, bien des projets sont dans l'air, banques de données, services d'informations électroniques ou informatisés, d'édition, etc. Mais c'est un domaine où il y a lieu de songer à un effort collectif plus rigoureux.

D'une manière générale, au sujet des nombreux intervenants de la navigation et du commerce maritime sur le Saint-Laurent, il faut attirer l'attention sur l'existence d'une gamme on ne peut plus variée d'efforts de concertation ou de domaines où cette concertation est inexistante.

Le Saint-Laurent, il est vrai, est un axe de transport majeur, au même titre que le Rhin ou le Mississippi. On y retrouve donc une foule d'intervenants, depuis les grandes sociétés multinationales — en particulier dans le commerce de vracs (grains, pétrole raffiné, minerais) — ou grands services d'état (ministères, garde côtière, modes de transports, ports) jusqu'à la multitude de petites industries ou des clients à peine visibles. Les rapports qui s'établissent entre tous ces intervenants varient donc à l'extrême. Pour parler des rapports entre transporteur et client, on trouvera aussi bien la société qui possède ses propres navires ou même ses propres installations portuaires (par exemple Gulf Canada ou Québec-Cartier) ou le client isolé à la recherche des meilleurs prix en vue d'une expédition ponctuelle de quelques conteneurs vers l'Europe.

La promotion du Saint-Laurent n'est donc pas du même ordre si on considère l'un ou l'autre cas. Toutefois, dans les deux cas, les coûts doivent être concurrentiels. Les organismes tels l'Administration de la Voie maritime et les grands ports du Québec en sont de plus en plus conscients. Par ailleurs, certaines interventions, entre autres pour la promotion commerciale, doivent se faire à l'échelle réelle des trafics en cause, ce qui déborde bon nombre de juridictions. Il y a donc lieu d'agir de concert, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement. Le gouvernement du Québec, au même titre que d'autres gouvernements, a un rôle très important à jouer dans ce domaine. Des actions conjointes sont à rechercher, car elles sont souvent plus efficaces. Et ceci n'exclut pas, bien au contraire, des initiatives directes comme celle qu'illustre la croissance de la zone industrialo-portuaire de Bécancour.

Il reste à aborder la question des coûts, de l'emploi et des avantages économiques à tirer du commerce maritime. Puis nous conclurons cette première partie.

1.5 Les coûts et l'emploi

L'opération d'une voie navigable et de grandes installations portuaires comme celles de l'axe Saint-Laurent/Grands Lacs entraîne des coûts importants d'entretien et de fonctionnement. Par ailleurs, elle génère nombre d'emplois et procure une valeur ajoutée à l'économie. Mais voyons les choses d'un peu plus près.

1.5.1 Les coûts d'entretien et d'opération

Une grande partie de ces coûts d'entretien et d'opération de la voie navigable est à la charge du ministère des Transports du Canada par le biais de la Société canadienne des ports, des Commissions de port, de l'Administration de la Voie maritime, de l'Administration de pilotage, de la Garde côtière et de la Direction des ports et havres.

Les dépenses que fait le gouvernement canadien pour s'acquitter de ses responsabilités maritimes figurent dans les rapports annuels du ministère des Transports et des sociétés de la Couronne qui relèvent du ministre. Ainsi, le budget global 1983-1984 de l'Administration canadienne du transport maritime s'élève-t-il à 645 801 000 $ dont 547 566 000 $ pour la Garde côtière, comme en atteste le tableau 67.

Il n'est cependant pas possible de savoir de façon précise quelle portion s'applique à la région des Laurentides. Tout au plus peut-on faire certaines déductions en analysant la composition de la flotte de la Garde côtière. Si l'on note la distribution géographique des unités de la Garde côtière, on a nettement l'impression que le Saint-Laurent est sous-équipé au niveau de certains types de navires, surtout des brise-glaces et des navires de sauvetage dans l'estuaire et le golfe.

Au sujet des brise-glaces, le lecteur pourra consulter le tableau 68.

Nous avons obtenu du bureau de la Garde côtière, région des Laurentides, des précisions sur les besoins et les coûts de dragage. L'objectif du programme de dragage est de maintenir la profondeur d'eau indiquée sur les cartes marines officielles: 10,6 mètres de Québec à Montréal, et 12,5 mètres de Québec au cap Gribane. Cette dernière section fut creusée à cette profondeur en 1973 au coût d'environ dix-neuf millions de dollars.

Depuis 1977, le coût moyen annuel d'entretien varie de 1,7 à 3,0 millions de dollars et les travaux se localisent à trois endroits dans le chenal maritime: dans la Traverse Nord entre le cap Gribane et Saint-Jean, île d'Orléans, à Cap-Santé et au port de Montréal, où l'on doit nettoyer le fond des cailloux arrachés par les ancres de navires. Il en coûte enfin entre 1,5 et 2,0 millions de dollars par an pour l'entretien des petits ports et havres au Québec.

Nous connaissons, pour les années de 1981 et 1982, les revenus et dépenses des six ports québécois rattachés à la Société canadienne des ports. Seul le port de Sept-Îles est encore déficitaire, tandis que Montréal et Québec font des profits intéressants.

Le tableau 69 récapitule les données obtenues en ce qui a trait aux revenus et dépenses d'exploitation. Cependant, les chiffres du tableau n'incluent pas les coûts d'amortissement du capital considérable investi depuis des décennies afin d'acquérir et d'aménager des espaces portuaires. Par ailleurs, certains investissements récents sont comptabilisés et la situation varie grandement d'un port à l'autre.

Dans le cas des quais publics et des havres, les revenus sont estimés à 1,5 million de dollars annuellement. Les dépenses en capitalisation pour 1983 accaparaient la plus grande partie du budget de vingt millions de dollars.

Le cas de la Voie maritime est différent. L'ensemble des équipements sous l'autorité de l'Administration est localisé dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs. On peut donc travailler avec les budgets et les rapports annuels officiels. Mieux encore, les comptes sont tenus de façon distincte pour les deux sections depuis 1959, ce qui permet de faire une analyse comparative.

La gestion du canal Welland et de la section Montréal – lac Ontario est donc confiée à l'Administration de la Voie maritime. Au début, le tout devait s'auto-financer sur 50 ans. La dette de départ était de 340 millions de dollars pour la partie canadienne de la section entre le lac Ontario et Montréal, dette à laquelle on ajouta celle du canal Welland, au montant de 131 millions de dollars. Depuis, 7,5 millions de dollars ont été investis entre le lac Ontario et Montréal, afin de prolonger d'un mois la saison de navigation.

Tableau 67

Répartition du budget 1983-1984 de l'Administration du transport maritime
(en milliers de dollars)

Ressources des activités fournies grâce à l'affectation de crédits	Ports & havres	Garde côtière canadienne	Politique & planification	Canartic limitée	Commissions de port	Société canadienne des ports	Pilotage	Ponts	Total
Aides à la navigation.		238 893							238 893
Systèmes et services de gestion du trafic maritime		81 769							81 769
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes		94 169	3 952	3 052					101 173
Recherche et sauvetage en mer.		60 469							60 469
Règlements.		31 965							31 965
Quais publics et havres	44 257				6 674				50 931
Direction & Administration.		40 301	3 988						44 289
Ports principaux.						32 486			32 486
Ponts.								3 396	3 396
Canaux.								—	
Services de pilotage.							430		430
Total des crédits:	**44 257**	**547 566**	**7 940**	**3 052**	**6 674**	**32 486**	**430**	**3 396**	**645 801**
Budget des sociétés de la Couronne.									
Revenus				9 558		241 326	59 336	86 775	
Dépenses				12 610		189 252	58 963	91 829	
Profit (Perte)				(3 052)		52 074	373	(5 054)	
Dépenses en capital.				—		106 551	269	8 935	

Source: Transports Canada (1983), *Budget des dépenses 1983-1984*, partie III, Plan des dépenses, Ottawa, p. 3-10.

Tableau 68

Les brise-glaces de la Garde côtière canadienne en 1983

Type de navire	Région	Nombre de navires	Nom des navires
Brise-glaces lourds (1)	Maritimes	1	Louis S. Saint-Laurent
Brise-glaces moyens (7)	Maritimes	2	John A. MacDonald Labrador
	Laurentides	3	Des Groseillers Pierre Radisson Normand McLeod Rogers
	Terre-Neuve	2	Sir John Franklin John Cabot (Cable Ship)
Brise-glaces légers (11)	Maritimes	4	Sir William Alexander Edward Cornwallis Narwhal Walter E. Foster
	Laurentides	2	J.E. Bernier Montcalm
	Terre-Neuve	1	Sir Humphrey Gilbert
	Provinces de l'Ouest	2	Wolfe Camsell
	Centre	2	Griffon Alexander Henry

Source: Transports Canada (1983), *Budget des dépenses 1983-1984*, Ottawa, ministère des Approvisionnements et Services, p. 3-70.

Tableau 69

Les revenus et les dépenses d'exploitation des ports relevant de la Société canadienne des ports au Québec en 1981 et 1982

Ports	Revenus	Dépenses	Profits (déficits)
1981			
Sept-Îles	1 204 000	1 336 000	(132 000)
Chicoutimi	1 018 000	542 000	476 000
Baie-des-Ha! Ha!	103 000	112 000	(9 000)
Québec	12 249 000	7 509 000	4 740 000
Trois-Rivières	1 687 000	1 450 000	237 000
Montréal	48 334 000	37 649 000	10 685 000
Total:	**64 595 000**	**48 598 000**	**15 997 000**
1982			
Sept-Îles	1 170 000	1 226 000	(56 000)
Chicoutimi	1 020 000	841 000	179 000
Baie-des-Ha! Ha!	112 000	94 000	18 000
Québec	14 746 000	9 140 000	5 606 000
Trois-Rivières	1 750 000	1 549 000	201 000
Montréal	52 922 000	44 493 000	8 429 000
Total:	**71 720 000**	**57 343 000**	**14 377 000**

Source: Conseil des ports nationaux (1982), *États financiers des ports*.

On s'est vite rendu compte que les revenus générés par les péages ne permettraient jamais d'effacer la dette. En 1977, le gouvernement du Canada accepta de convertir les 625 millions de dollars de prêts non remboursés en avoirs détenus par le gouvernement et les 216 millions de dollars d'intérêts impayés en un prêt sans intérêt qui, éventuellement, serait effacé. L'objectif, pour l'Administration, est maintenant de récupérer des usagers les coûts d'opération et d'entretien, y compris la dépréciation. La contrepartie américaine a obtenu des arrangements semblables en 1983.

Les dépenses annuelles de l'Administration canadienne de la Voie maritime depuis les réaménagements de 1977 sont passées de 50 millions de dollars à 62 millions de dollars en 1982-1983 et les recettes de 48 millions de dollars à 58 millions de dollars.

Il serait intéressant de pouvoir analyser également les coûts d'entretien et de fonctionnement du côté américain. Tous les principaux ports ont fait des investissements considérables, en particulier au moment de l'ouverture de la Voie maritime. On doit aussi draguer régulièrement plusieurs ports pour maintenir la profondeur nécessaire. Les Américains ont eux aussi un service de garde côtière et des services à la navigation sur les Grands Lacs. Par ailleurs, l'administration Reagan parle de plus en plus de récupérer ces coûts par des charges aux usagers.

Les coûts d'entretien et de fonctionnement du système Saint-Laurent/Grands Lacs s'avèrent donc importants. Cependant, il y a lieu de considérer que le fleuve demeure à de nombreux points de vue une voie de transport maritime à caractère international (par le commerce des céréales, du minerai, du charbon et des conteneurs en particulier). Il ne perd pas pour autant ses caractères canadien et québécois. Mais, s'il advenait qu'on dût appliquer une politique tarifaire axée sur les avantages des usagers, il faudrait à coup sûr prendre en considération l'équilibre des faits et ne pas taxer ou pénaliser indûment le mode maritime par rapport aux autres modes de transport. Il serait abusif, par exemple, de reprocher au transport maritime son efficacité ou le fait que ses coûts en carburant sont, proportionnellement aux charges transportées, moindres que ceux des autres modes de transport et, à cause de cette même efficacité, de lui faire porter un fardeau pouvant nuire à sa compétitivité avec d'autres transporteurs maritimes concurrents. En ce sens, le commerce et l'économie maritimes s'accommoderaient fort mal de charges indues.

À la fin de 1984, comme on sait, un peu avant la fermeture de la Voie maritime, un malheureux incident survenu au pont-levant de Valleyfield aurait pu avoir pour conséquence un hivernement forcé de bateaux, nombreux en fin de saison. Grâce à un temps clément et aux efforts diligents déployés par l'Administration de la Voie maritime, on a permis à tous les navires de quitter. Les retards auraient néanmoins engendré des pertes se chiffrant à plusieurs dizaines de millions de dollars, mais le bilan n'est pas réellement établi encore.

Le bris d'une pièce majeure du pont n'aurait pu être prévu, semble-t-il. Toutefois, il est possible que les examens révèlent un vieillissement inattendu de pièces d'équipement et entraîne l'obligation de faire face à d'importantes dépenses. Dans l'immédiat, il peut être intéressant de noter qu'à la suite des interventions destinées à faciliter le départ des navires retenus près de Valleyfield, on a noté des phénomènes inusités dans les glaces du lac Saint-Pierre. Il est possible que les ajustements des débits en amont aient entraîné la formation de glaces particulièrement épaisses durant les mois de janvier et de février 1985. Les études se poursuivent à ce sujet.

1.5.2 Les charges aux usagers

La question des charges aux usagers fait couler beaucoup d'encre depuis quelques années en Amérique. Tous les grands ports du monde, sauf peut-être ceux des pays de l'Est, visent à gérer leurs équipements avec profit. Les deux Administrations de la Voie maritime se sont vu fixer le même objectif. On s'est vite rendu compte, toutefois, que ce n'était pas réalisable s'il fallait assumer la dette contractée pour la construction. Le pilotage est également à la charge des usagers. Restent le dragage et la garde côtière qui, jusqu'ici, en Amérique du moins, ont été assumés par les gouvernements. Mais on parle de récupérer ces coûts par des charges aux usagers.

La tarification portuaire demeure complexe et comprend plusieurs éléments tels que les droits de port, les droits d'amarrage et de mouillage et les droits de quai. À cela s'ajoutent des droits de séjour et des tarifs pour l'utilisation des services au quai: eau douce, électricité, etc. L'utilisation de remorqueurs entraîne aussi des frais.

De nombreux facteurs jouent évidemment dans l'établissement de ces divers coûts et il existe certains mécanismes de contrôle ou d'auto-régulation. Cependant, nous ne disposons toujours pas d'analyses suffisamment poussées pour pouvoir en faire une évaluation critique qui s'avèrera utile tôt ou tard. Aussi sommes-nous portés à encourager qu'on entreprenne des travaux dans ce domaine vital pour les ports et les services portuaires tout autant que pour les commerçants et les affréteurs. Dans le débat autour des charges aux usagers, il serait périlleux de ne pas tenir compte des charges portuaires ou des charges de pilotage car tous ces facteurs jouent dans ce que l'on pourrait appeler la mise en marché d'une route maritime. Tous les coûts sont importants au même titre que les tâches administratives qu'entraîne leur paiement.

Mais voyons un peu plus en détail, pour des raisons évidentes, la question des charges ayant trait à la Voie maritime.

La loi canadienne sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, sanctionnée le 21 décembre 1951 et l'équivalent américain du 13 mai 1954, précisent que les péages doivent être justes, raisonnables et permettre de couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, les intérêts sur les emprunts contractés pour la construction de la Voie maritime et le remboursement du capital sur 50 ans. Un comité conjoint canado-américain analyse et révise périodiquement les taux de péages. Notons que l'entente ne s'applique qu'à la section Montréal-lac Ontario. Quatre écluses de Sault-Sainte-Marie appartiennent aux États-Unis et leur utilisation a été gratuite jusqu'à ce jour, sans doute sous la pression des utilisateurs américains qui s'appuient sur le fait que la navigation est gratuite sur le Mississippi, le principal concurrent des Grands Lacs.

Par contre, le canal Welland est la propriété du Canada. Son réaménagement avait été complété avant que ne débutent les grands travaux de la section conjointe Montréal-lac Ontario. En 1959 cependant, la dette et les intétêts du canal ont été assumés par l'Administration canadienne de la Voie maritime, soit 131 millions de dollars . En somme, les négociations entre les États-Unis et le Canada concernent

les péages de la section Montréal-lac Ontario, dont les revenus sont partagés au prorata de l'investissement initial: 71 % au Canada et 29 % aux États-Unis. Si les États-Unis, sous la pression des usagers américains, réussissent à imposer une baisse des taux, cette action aura une influence sur les revenus de la Voie maritime, dont le Canada perçoit 71 % des revenus. Selon les ententes en cours cependant, les deux pays doivent être d'accord sur toute modification tarifaire.

En 1958, les deux pays s'entendent sur des droits de péages basés sur les coûts annuels d'opération et d'entretien, sur l'amortissement durant 50 ans de la dette et sur les trafics prévus. Aux fins du calcul de la dette, dans le cas du canal Welland, le Canada n'inclut que les coûts de dragage, c'est-à-dire 29 000 000 $ (capital et intérêts), et oublie les 142 000 000 $ qu'a coûté la construction de ce canal.

Qui plus est, sans qu'aucune explication officielle n'ait été donnée, les modestes péages du canal Welland ont été suspendus en 1962 par l'administration Diefenbaker. En 1967, on a remplacé les péages sur le canal Welland par des droits d'éclusage de 100 $ par écluse. Depuis 1978, il y a des droits de péage différents dans les deux sections et, en plus, des droits d'éclusage sur le canal Welland. En 1983, les coûts d'utilisation de la Voie maritime se répartissaient comme l'indique le tableau 70.

Les données fournies aux tableaux 71 et 72, au sujet des revenus et dépenses d'exploitation de même qu'au sujet du trafic et des recettes totales, font ressortir quelques faits intéressants. Jusqu'à 1977, la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime traite de 40 à 45 % du trafic total et procure néanmoins, en moyenne, 80 % des recettes. Toutefois, elle ne tend à rapporter des recettes proportionnelles à son trafic que depuis 1978, tout comme la section du canal Welland. Par ailleurs, les deux tiers des surplus de revenus sur les dépenses d'exploitation et d'entretien sont également générés par la section Montréal-lac Ontario.

Si on analyse maintenant de façon plus précise les tarifs actuellement en vigueur, on pourra mieux voir quelques effets notables pour le Québec et l'Ontario de certains taux sur le canal Welland. Il s'agit des taux concernant le vrac et des droits d'éclusage.

Tableau 70

Tarifs de péages en vigueur dans la Voie maritime du Saint-Laurent en 1983

	de Montréal au lac Ontario	Canal Welland
Pour le transit de la Voie maritime		
Péage par tonneau de jauge brute enregistrée	0,08	0,07
Péage par tonne métrique de cargaison		
— cargaison en vrac	0,85	0,31
— cargaison mixte	2,06	0,50
— cargaison conteneurisée	0,85	0,31
— cargaison d'aide gouvernementale	0,52	0,31
— céréales alimentaires	0,52	0,31
— céréales de provende	0,52	0,31
Péage par passager, par écluse	1,00	1,00
Droit d'éclusage pour chacune des écluses du canal de Welland pour tout cargo ou paquebot		
— navire chargé: par écluse	—	250,00
— navire sur lest: par écluse	—	187,50
Pour un transit partiel de la Voie maritime		
Embarcations de plaisance	5,00	5,00
Autres navires	10,00	10,00

Note: Il s'ajoute à cela des surchages dites « d'opération » applicables en toute fin de saison. Ces droits d'usagers supplémentaires s'appliquent aux navires qui veulent utiliser les écluses après la fermeture officielle de la Voie maritime. Les tarifs sont de 20 000 $ pour le premier jour, montant par tranches de 20 000 $ par jour jusqu'à 80 000 $ pour le quatrième jour.

Source: Administration de la Voie maritime.

Tableau 71

Revenus et dépenses d'exploitation dans la Voie maritime entre 1959 et 1982-1983
(en millions de dollars canadiens)

	Montréal — lac Ontario			Canal Welland			Total		
	Revenus de péage et d'éclusage (%)	Dépenses d'exploitation et d'entretien (%)	Surplus (ou pertes) liés à l'exploitation seulement	Revenus de péage et d'éclusage (%)	Dépenses d'exploitation et d'entretien (%)	Surplus (ou pertes) liés à l'exploitation seulement	Revenus de péage et d'éclusage	Dépenses d'exploitation et d'entretien	Surplus (ou pertes) liés à l'exploitation seulement
1959	7,1 (86)			1,2 (14)			8,3		
1960	7,2 (85)			1,3 (15)			8,5		
1961	8,1 (85)			1,4 (15)			9,5		
1962	8,9 (94)			0,6 (6)			9,5		
1963	10,7 (100)	2,5 (37)	8,2	— (—)	4,3 (63)	(4,3)	10,7	6,8	3,9
1964	13,5 (100)	2,9 (34)	10,6	— (—)	5,6 (66)	(5,6)	13,5	8,5	5,0
1965	15,5 (100)	3,1 (28)	12,4	— (—)	8,0 (72)	(8,0)	15,5	11,1	4,4
1966	17,3 (100)	3,7 (27)	13,6	— (—)	10,0 (73)	(10,0)	17,3	13,7	3,6
1967	16,4 (95)	4,1 (32)	12,3	0,9 (5)	8,6 (68)	(7,7)	17,3	12,7	4,6
1968	18,1 (91)	4,4 (34)	13,7	1,8 (9)	8,7 (66)	(6,9)	19,9	13,1	6,8
1969	15,6 (86)	5,0 (37)	10,6	2,5 (14)	8,4 (63)	(5,9)	18,1	13,4	4,7
1970	18,6 (84)	5,5 (37)	13,1	3,5 (16)	9,2 (63)	(5,7)	22,1	14,7	7,4
1971	20,0 (82)	7,2 (42)	12,8	4,3 (18)	9,9 (58)	(5,6)	24,3	17,1	7,2
1972	20,0 (82)	8,1 (42)	11,9	4,3 (18)	11,0 (58)	(6,7)	24,3	19,1	5,2
1973	20,4 (83)	8,4 (40)	12,0	4,2 (17)	12,7 (60)	(8,5)	24,6	21,1	3,5
1974	15,6 (83)	9,5 (39)	6,1	3,2 (17)	15,1 (61)	(11,9)	18,8	24,6	(5,8)
1975-76[1]	16,5 (82)	15,5 (40)	1,0	3,7 (18)	23,3 (60)	(19,6)	20,2	38,8	(18,6)
1976-77	18,9 (83)	14,3 (44)	4,6	3,8 (17)	18,3 (56)	(14,5)	22,7	32,6	(9,9)
1977-78	22,5 (85)	10,3 (40)	12,2	4,1 (15)	15,5 (60)	(11,4)	26,6	25,8	0,8
1978-79	23,7 (56)	11,8 (44)	11,9	18,3 (44)	15,1 (56)	3,2	42,0	26,9	15,1
1979-80	26,1 (55)	12,7 (43)	13,4	21,3 (45)	16,8 (57)	4,5	47,4	29,5	17,9
1980-81	23,2 (50)	12,5 (40)	10,7	23,6 (50)	18,7 (60)	4,9	46,8	31,2	15,6
1981-82	24,8 (52)	14,2 (43)	10,6	23,1 (48)	18,8 (57)	4,3	47,9	33,0	14,9
1982-83	23,7 (49)	14,9 (43)	8,8	24,5 (51)	19,8 (57)	4,7	48,2	34,7	13,5

Source: L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, *Rapports annuels 1959 et 1982-1983.*

1. À partir de 1975, les statistiques sont compilées pour les périodes du 1er avril au 31 mars.

Par exemple, une tonne de minerai de fer du Québec à destination du lac Erié doit franchir les deux sections de la Voie maritime. Les frais de péage pour chaque tonne sont de 0,31 $ et de 0,85 $, soit de 1,16 $, plus 0,10 $[1] pour les frais d'éclusage dans le canal Welland, dans le cas d'une charge de 20 000 tonnes. Au total: 1,26 $ la tonne. Toutefois, notons-le, pour le fer du lac Supérieur destiné à une aciérie du lac Erié, il n'y a pas de droit d'éclusage. Il s'agit certainement d'un facteur à considérer dans la compétitivité du minerai de fer québécois.

S'il s'agit d'alimenter une aciérie de Hamilton, le péage dans le secteur Montréal-lac Ontario sur une tonne de minerai de fer du Québec est de 0,85 $. Dans le canal Welland, pour une tonne en provenance du lac Supérieur, le péage sera de 0,41 $ (0,31 $ de péage et 0,10 $ de droit d'éclusage, pour un navire de 20 000 tonnes), soit la moitié du coût de celui qui part du Québec. De plus, le charbon américain livré aux aciéries et aux centrales thermiques ontariennes en aval du canal Welland bénéficie de ce même taux réduit de 0,41 $ la tonne. Il n'est donc pas étonnant qu'avec 25 % de trafic de plus, le canal Welland ne produise que 50 % des revenus générés par la section Montréal-lac Ontario.

1. Il s'agit d'un coût moyen.

Tableau 72

Évolution des recettes totales et du trafic dans la Voie maritime de 1959 à 1982
(en dollars canadiens courants et en tonnes métriques)

	Montréal — Lac Ontario				Canal Welland					
	Trafic	(%)	Recettes	(%)	Trafic	(%)	Recettes	(%)	Trafic total	Recettes totales
1959	18 463 072	(43)	7 360 057	(80)	24 636 186	(57)	1 854 417	(20)	43 099 258	9 214 474
1960	18 425 545	(41)	7 300 000	(78)	26 535 317	(59)	2 100 000	(22)	44 960 862	9 400 000
1961	21 244 555	(43)	8 200 000	(79)	28 535 796	(57)	2 200 000	(21)	49 780 351	10 400 000
1962	23 218 514	(42)	9 100 000	(87)	32 120 599	(58)	1 400 000	(13)	55 339 113	10 500 000
1963	28 071 389	(43)	11 265 749	(94)	37 470 515	(57)	779 474	(6)	65 541 904	12 045 223
1964	35 661 150	(43)	14 108 612	(94)	46 619 657	(57)	941 495	(6)	82 280 807	15 050 107
1965	39 356 933	(45)	16 050 504	(95)	48 462 785	(55)	797 667	(5)	87 819 718	16 848 171
1966	44 679 017	(45)	18 333 014	(95)	53 771 255	(55)	1 063 104	(5)	98 450 272	19 396 118
1967	39 942 779	(45)	17 290 813	(89)	47 908 699	(55)	2 093 949	(11)	87 851 478	19 384 762
1968	43 503 732	(45)	19 347 700	(88)	52 685 380	(55)	2 703 323	(12)	96 189 112	22 051 023
1969	37 207 936	(43)	16 848 028	(82)	48 564 534	(57)	3 753 242	(18)	85 772 470	20 601 270
1970	46 397 081	(45)	19 956 995	(81)	57 034 672	(55)	4 743 038	(19)	103 431 753	24 700 033
1971	48 034 717	(46)	22 188 382	(80)	57 071 310	(54)	5 603 153	(20)	105 106 027	27 791 535
1972	48 607 720	(46)	21 399 077	(78)	58 147 326	(54)	5 984 527	(22)	106 755 046	27 383 604
1973	52 285 688	(46)	22 162 889	(78)	60 959 016	(54)	6 232 487	(22)	113 244 704	28 395 376
1974	40 049 653	(46)	17 645 200	(77)	47 500 956	(54)	5 366 741	(23)	87 550 609	23 011 941
1975[1]	43 555 037	(45)	19 068 490	(76)	54 295 035	(55)	6 007 990	(24)	97 850 072	25 076 480
1976	49 349 271	(46)	21 600 619	(79)	58 387 571	(54)	5 812 783	(21)	107 736 842	27 413 402
1977	57 457 309	(47)	25 669 556	(82)	65 078 544	(53)	5 722 104	(18)	122 535 853	31 391 660
1978	56 942 680	(46)	25 865 445	(54)	64 670 992	(54)	22 110 151	(46)	121 613 672	47 975 596
1979	55 322 093	(46)	29 012 859	(53)	66 164 546	(54)	25 908 937	(47)	121 486 639	54 921 796
1980	49 454 109	(45)	26 728 835	(48)	59 605 981	(55)	29 372 884	(52)	109 060 090	50 101 719
1981	50 569 251	(46)	28 927 747	(50)	58 850 875	(54)	29 148 748	(50)	109 420 126	58 076 495
1982	42 815 314	(47)	28 005 185	(48)	49 024 104	(53)	30 134 395	(52)	91 839 418	58 139 580

Source: L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Rapports annuels 1959-1982.

1. À partir de 1975, les résultats de l'année financière sont compilés du 1er avril au 31 mars. Au chapitre des recettes donc, les données pour l'année 1975 correspondent en fait à l'année 1975-1976, et ainsi de suite.

Ce n'est pourtant là qu'un exemple mais il nous autorise à souhaiter vivement une analyse détaillée des charges actuelles aux usagers du système Saint-Laurent/Grand Lacs. Bien qu'il ne s'agisse pas là de sommes astronomiques, on ne peut nier que le Québec puisse avoir été défavorisé par la structure tarifaire. Il y aurait lieu de s'interroger sur la possibilité d'uniformiser et de simplifier les charges aux utilisateurs dans la Voie maritime, tout en s'assurant d'une répartition plus équitable des contraintes.

À ce sujet, il se développe d'ailleurs en certains milieux une philosophie ou une approche nouvelle : ne devrait-on pas réduire ou même faire disparaître les charges aux usagers de la Voie maritime ?

Posée dans ces termes, la question nous ramène à un problème majeur : rester en bonne position de concurrence sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, bien qu'on conçoive difficilement l'intérêt du Canada à opérer à perte. Le Canada est d'autant moins intéressé à opérer à perte qu'il assume déjà l'entretien, l'amélioration et la gestion de 13 des 15 écluses de la Voie maritime et qu'il dessert un important trafic américain. Cependant, cela doit-il être résolu grâce à une structure tarifaire qui pénalise davantage le transport maritime par rapport aux transports ferroviaire ou par camion ? Et cela doit-il être résolu grâce à des tarifs qui apportent plus de contraintes à l'économie et à la région du Québec qu'à celles d'autres régions, notamment l'Ontario ou les provinces mariti-

Photo John Hutchinson

On étudie actuellement la possibilité de réduire les charges aux usagers de la Voie maritime.

mes? Enfin, peut-on espérer trouver des solutions équitables sans tenir compte des pratiques américaines? Car, à bien des égards, le Saint-Laurent et les Grands Lacs sont en concurrence avec les voies d'eau américaines, notamment avec le Mississippi, où ces frais aux usagers demeurent minimes.

Bref, les charges aux usagers autant que les conditions d'une concurrence équitable dans le transport maritime ou entre les transporteurs de tous genres, autant que leurs conséquences sur les économies des régions, devraient être revues et rajustées quand on en arrive à des situations comme celle de maintenant. Et il y aurait lieu de le faire en tenant compte du rôle du transport maritime dans l'économie.

Après avoir évoqué le domaine des coûts d'entretien et d'opération, de même que celui des charges aux usagers de la Voie maritime, nous voudrions attirer l'attention sur l'impact économique des activités de transport maritime dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs, et notamment sur l'emploi lié à cette activité.

Au départ, on le sait, les transports en général, que ce soit au Canada ou au Québec, occupent une place relativement importante, si on en juge par le pourcentage du P.I.B. qui revient aux transports, par le pourcentage des salaires versés ou par le pourcentage de l'emploi qui leur est attribuable (voir à ce sujet le tableau 73).

On l'aura noté, quel que soit le paramètre utilisé, le pourcentage est toujours plus élevé au Québec qu'au Canada. Mais, qu'en est-il du transport maritime seulement, auquel on attribue en ce moment environ 10 % de la production des transports en termes de valeurs réelles ajoutées? On pourra voir à ce sujet le tableau 74.

Sur les quelque 30 000 emplois maritimes canadiens en 1981, environ 24 500 provenaient des transporteurs et commandaient en salaire ou en bénéfices liés au traitement environ 769 117 000 $, comme le rapporte le tableau 75.

Tableau 73

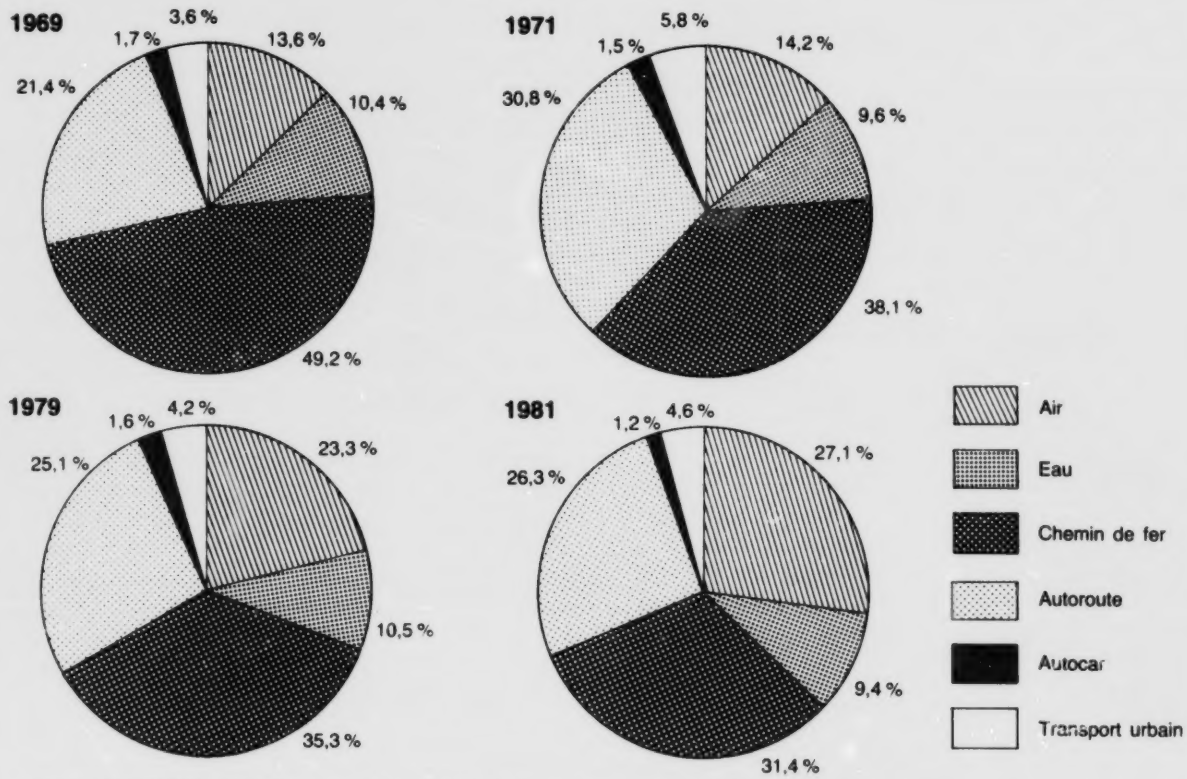
Importance économique des transports au Canada et au Québec en 1980

	Canada	Québec
P.I.B.	5,43 %	5,60 %
Salaires	6,58 %	6,94 %
Emploi	8,64 %	9,40 %

Source: Calculs faits à partir de *Statistique Canada* no 13201 et no 72002 et à partir des *Comptes économiques des revenus et dépenses*, 1961-1980, B.S.Q., Gouvernement du Québec.

Tableau 74

Production des transports par mode en termes de valeur réelle ajoutée: 1969 à 1981



Sources: Commission canadienne des transports, *Les transports*, 1981, p. 15 et 1983, p. 11.

Tableau 75

Nombre d'employés, traitements, salaires et autres avantages générés par les transporteurs par eau en 1981 au Québec et en Ontario

	Équipage	Quais et entrepots	Bureau et administration	Autres	Total
Québec 1981					
Nombre d'employés	3 083 (16 %)[1]	506 (14 %)	755 (11 %)	115 (8 %)	4 459 (14 %)
Salaires, traitement et autres avantages	84 972 081 $ 18 %	9 771 268 $ 12 %	20 526 721 $ 11 %	2 375 661 $ 6 %	117 645 731 $ 15 %
Par employé	27 561 $	19 311 $	27 188 $	20 658 $	26 383 $
Ontario 1981					
Nombre d'employés	6 726 (35 %)	97 (3 %)	4 521 (65 %)	261 (17 %)	11 605 (37 %)
Salaires, traitement et autres avantages	155 547 985 $ 34 %	1 290 808 $ 2 %	123 754 348 $ 65 %	5 002 466 $ 14 %	285 595 607 $ 37 %
Par employé	23 125 $	13 307 $	27 372 $	19 167 $	24 609 $
Tout le canada					
Nombre d'employés	19 320	3 561	6 988	1 515	31 384
Salaires, traitement et autres avantages	464 285 806 $	78 356 350 $	189 718 715 $	36 756 030 $	769 116 901 $
Par employé	24 031 $	22 004 $	27 149 $	24 261 $	24 507 $

Source: Statistique Canada, Catalogue 54-205, 1981.
1. Pourcentage du total canadien.

Si l'on tient seulement compte du fait que le Québec, au cours des dix dernières années, était responsable d'environ 35 % en moyenne du trafic maritime canadien, on s'étonnera à juste titre de constater que les Québécois ne comptent que pour 14 % de l'effectif et 15 % des salaires payés au Canada. La province de l'Ontario, à laquelle on attribue 26 % du trafic, détient 37 % des emplois. Si l'on voulait préciser davantage, on pourrait ajouter que le Québec n'a que 16 % des emplois d'équipage, comparativement à 35 % en Ontario et qu'il fournit 11 % des emplois administratifs, alors que l'Ontario en procure 65 %.

Au Québec, les principaux ports emploient quelque 8 000 personnes, dont environ 1 500 débardeurs. La masse salariale annuelle liée à ces emplois dépasse les 200 millions de dollars. La répartition en 1983 peut en être observée au tableau 76.

Au Québec toujours, sur les 1 122 personnes qu'elle employait, l'Administration de la Voie maritime affectait 384 personnes (34 %) à la section Montréal-lac Ontario. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Laurentides, en 1982, avait recours aux services de 250 pilotes et apportait un revenu de 24 millions de dollars, tandis que l'Administration de pilotage des Grands Lacs, par ses 153 employés apportait un revenu supplémentaire de 8 millions de dollars. Enfin, la Garde côtière canadienne compte 1 400 employés dans la région des Laurentides et dépense annuellement environ 80 millions de dollars en salaires, approvisionnements, services et travaux divers.

Voilà en ce qui a trait à l'essentiel des employés maritimes. Mais, à coup sûr, l'industrie maritime a des effets économiques dépassant largement les seuls emplois et salaires des personnes mentionnées. Afin d'en rendre compte, nous nous référerons maintenant à quelques études récentes.

L'étude la plus complète semble celle de 1978 produite par The Maritime Administration of the U.S. Department of Commerce et intitulée *Economic Impact of the U.S. Port Industry, An Input-Output Analysis of Waterborne Transportation.*

L'objet de l'étude était de fournir un instrument valable pour mesurer l'impact économique des politiques touchant l'industrie portuaire américaine. Le modèle input-output de Léontief a été utilisé dans le but de montrer, en termes quantifiables, comment un port est relié économiquement avec tous les autres secteurs de l'économie.

Tableau 76

Main-d'oeuvre portuaire et masse salariale au Québec en 1983[1]

Ports	Main-d'oeuvre	Masse salariale
Valleyfield	58	1 200 000
Montréal	3 600	100 000 000
Sorel	129	3 684 000
Trois-Rivières	400	9 000 000
Bécancour	50	1 500 000
Québec	1 800	39 800 000
Pointe-au-Pic	50	495 000
Chicoutimi	39	835 908
Baie-des-Ha! Ha!	450	16 000 000
Baie-Comeau	234	4 600 000
Port-Cartier	315	9 796 000
Sept-Îles	341	10 817 000
Havre-Saint-Pierre	34	687 000
Gros-Cacouna	15[2]	136 000
Rimouski	108[2]	1 400 000
Matane	91[2]	860 000
Cogema	15	625 000
S.T.Q.	366	11 000 000
Total :	**8 095**	**212 435 908**

1. Personnel travaillant dans les bureaux et sur les quais, et dont l'emploi est directement relié aux opérations maritimes.
2. La plupart de ces emplois sont à temps partiel.

Source : Compilation effectuée à la suite d'une enquête téléphonique menée par le Projet Saint-Laurent auprès des responsables des ports, à l'automne 1983.

L'étude présentait pour la première fois une définition complète de l'industrie portuaire : une « activité économique essentielle au mouvement maritime des marchandises ». Cette industrie est considérée non seulement comme productrice de services mais aussi comme utilisatrice de biens et de services. L'étude visait à définir l'impact de l'industrie portuaire américaine en termes d'emplois, de salaires, de taxes ainsi que son impact sur les autres industries. Ses principales conclusions se résument comme suit. L'industrie portuaire aux États-Unis constitue une part importante de l'économie nationale, non seulement à cause de son rôle stratégique dans le mouvement de marchandises, mais aussi à cause de la chaîne d'activités économiques qu'elle génère. Les effets de l'industrie portuaire sur l'économie en termes de ventes, d'achats, de revenus d'emplois et de taxes se comparent avantageusement avec ceux d'autres industries.

L'étude démontre que, pour l'année 1970, l'industrie portuaire avait produit directement et indirectement les effets suivants aux États-Unis :

— Ventes brutes (revenus): 28 milliards de dollars;

— Contribution de 15 milliards de dollars au PNB, qui était de 985 milliards de dollars cette année-là;

— Revenus personnels: 9,6 milliards de dollars;

— Revenus d'entreprise: 3,7 milliards de dollars;

— Taxes fédérales: 5,2 milliards de dollars;

— Taxes d'état et locales: 2,0 milliards de dollars.

L'étude a en outre démontré les faits suivants:

— Les nombreux achats de l'industrie portuaire pour les opérations des ports avaient un effet multiplicateur de 1,6.

— Chaque tonne de marchandises destinée au commerce international générait 34 $ de revenus directs pour l'industrie portuaire. Compte tenu de l'effet multiplicateur, cela veut dire 55 $ par tonne de revenus directs et indirects.

— Un emploi était créé dans l'économie nationale pour chaque tranche de 600 tonnes de trafic international.

— Chaque augmentation de 1 million de dollars des importations nécessitait une augmentation de 299 000 $ de la demande de services portuaires.

— Chaque augmentation de 1 million de dollars des exportations nécessitait une augmentation de 160 000 $ en services portuaires.

— Les achats directs de biens et services par l'industrie portuaire se montaient à 8,9 milliards de dollars.

— L'impact direct et indirect des investissements portuaires était de 2,1 milliards de dollars.

À ces sujets, M. André Graillot, directeur adjoint des ports et de la navigation maritimes au ministère français de la Mer, rapportait récemment des propos tout à fait pertinents. C'était durant le colloque international « Le commerce et la navigation durant l'hiver sur le Saint-Laurent » tenu à Québec, du 6 au 8 février 1985. M. Graillot affirmait:

> « On admet en France qu'une tonne de vrac génère 2 à 3 US $ de valeur ajoutée au cours de son passage dans un port, et beaucoup plus, 5 $, par exemple, en France, dans le transport intérieur, c'est-à-dire une valeur ajoutée totale comparable à celle du transport maritime.
>
> De même une tonne de marchandises diverses conteneurisée génère 6 $ par tonne lors de son passage au port et 15 à 45 $ par tonne dans son transport à l'intérieur du continent européen. Et les marchandises diverses non conteneurisées sont pour les places portuaires d'un intérêt plus grand encore »[1].

Plus près du Québec, Joan Baker établissait en 1980[2] que le nombre total d'emplois reliés directement au port de Montréal était de 10 560, avec une masse salariale de 215 millions de dollars et des dépenses en achats de biens et services de 132 millions de dollars.

Une étude similaire faite au port de Québec en 1981[3] par le Bureau de consultation en gestion de l'Université Laval fait état de 3 108 emplois directs créés et d'une masse salariale correspondante de 71 615 000 $. D'après cette étude, l'impact total (direct et indirect) du port de Québec est de 7 350 emplois, de 138 millions de dollars en salaires, de 685 millions de dollars en valeur ajoutée et de 1 450 millions de dollars en ventes. Le gouvernement du Québec aurait récolté 24 millions de dollars d'impôts et de taxes tandis que celui du Canada en aurait reçu 17 millions de dollars.

Par ailleurs, il importe de le redire, l'impact économique d'un port dépasse largement ses effets directs sur l'emploi et sur les achats de biens et de services. Ainsi un port, en jouant un rôle de plaque tournante, permet-il aux industries locales de mieux se développer en leur assurant des débouchés accessibles à un coût raisonnable. Quant aux zones industrialo-portuaires, du fait de la taille parfois gigantesque des nouvelles implantations industrielles qui nécessitent un accès direct au transport

1. GRAILLOT, André (1985), « Bilan et promesses du commerce maritime entre les ports laurentiens et les ports français ». Doit paraître dans les *Actes* du colloque international tenu à Québec, du 6 au 8 février 1985.
2. BAKER, Joan (1980), *Impact économique direct, port de Montréal*, Office de l'expansion économique, Communauté urbaine de Montréal.
3. Bureau de Consultation en Gestion (1981), *Étude de l'impact économique du port de Québec*, Université Laval.

maritime, elles mettent en cause l'aménagement du territoire. Le gouvernement du Québec, par sa juridiction sur l'aménagement territorial, est ainsi appelé à s'intéresser au développement portuaire. Par ailleurs, les grands ports rassemblent des fonctions commerciales qui dépassent de beaucoup leur région immédiate. Ainsi, l'expertise en matière douanière ou bancaire peut entraîner la mise en place d'un véritable secteur spécialisé dans le transport maritime qui trouve rapidement usage dans le commerce international. Ce phénomène peut être observé à Montréal; on lui doit la création d'emplois nombreux et des bénéfices indirects pour des industries connexes, telles les firmes d'import-export.

À cause de cela même, on a suggéré déjà l'établissement de zones franches au Québec. Nous croyons l'idée fort intéressante. Mais rappelons à ce sujet le témoignage reçu de Me Raynold Langlois, président de la Société de promotion portuaire de Montréal:

> « La Société croit qu'il est essentiel que la législation soit mise en place tant au niveau fédéral que provincial pour permettre la création d'une véritable zone franche à Montréal capable de servir les intérêts du port maritime de Montréal de même que l'aéroport. Le concept de zone franche auquel nous songeons est un concept qui déborde le concept traditionnel pour s'attacher plutôt aux véritables zones qui comportent un statut spécial pour les entreprises qui y sont logées non seulement au plan de la fiscalité douanière, mais sur tous les autres plans fiscaux. »

Mais revenons à l'impact économique. Le Projet Saint-Laurent, pour sa part, désireux de rassembler des données concernant plus directement l'économie québécoise, s'est interrogé sur les conséquences économiques d'une augmentation du trafic maritime sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Et il a fait réaliser trois études en 1983, qui constituent trois volets d'un ensemble:

— Les Consultations économiques Martin Inc. (1983) *Impact sur l'économie québécoise d'une augmentation de trafic maritime dans le système Grands Lacs — Saint-Laurent (à l'aide du modèle intersectoriel du B.S.Q.)* Montréal, 77 pages.

— Martin, Gilbert, en collaboration avec Janelle Beaumont et Ghislaine Chamberland (1983). *Étude d'impact économique pour le Québec d'une augmentation du trafic maritime dans le système Grands Lacs/Saint-Laurent.* Québec, Bureau de la Statistique du Québec, Direction des études et synthèses quantitatives, 26 pages.

— Côté, Jocelyn, en collaboration avec Denise Cloutier et Jude Zulu (1983). *Étude d'impact économique de quelques scénarios d'augmentation de trafic maritime dans le système Grands Lacs/Saint-Laurent.* Québec, Bureau de la statistique du Québec, Direction des études et synthèses quantitatives, 39 pages.

On sait d'entrée de jeu qu'une augmentation de trafic dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs pourrait avoir des effets divers sur l'économie québécoise, tant par l'activité accrue des transporteurs, principalement les transporteurs domiciliés au Québec, que par l'activité des entreprises fournissant des services auxiliaires aux transporteurs par eau. Il importait donc de se référer à des modèles appropriés afin d'évaluer les effets directs, indirects ou induits.

Dans ces tableaux, les effets directs et indirects ont été estimés à l'aide du modèle « INTERSECTORIEL » du Bureau de la statistique du Québec (B.S.Q.), tandis que les effets induits l'ont été à l'aide du modèle « CHOIX » de ce même Bureau. Quant aux augmentations de trafic ayant servi à définir la problématique, elles correspondent aux différences entre les volumes transportés dans les ports du Saint-Laurent en 1980 et les volumes attendus en 1990. En l'occurence, compte tenu du caractère particulièrement aléatoire des prévisions concernant le charbon, il s'agit principalement des différences suivantes:

— 6 millions de tonnes de céréales;

— 8 millions de tonnes de charbon;

— 1 million de tonnes de minerai;

— 1,7 million de tonnes de marchandises conteneurisées.

En résumé, les études dont il est question ont mis en relief les effets directs et indirects rapportés au tableau 77.

Tableau 77

Effets directs et indirects sur l'économie québécoise résultant d'une augmentation générale du trafic maritime de 1 % par année pendant 10 ans (1990), ou d'une augmentation annuelle de 2 % pendant 5 ans (1985) dans l'axe Saint-Laurent/Grands Lacs et dans les ports du Québec
(en milliers de dollars 1980)

	Effet direct	Effet indirect	Effet total
Achat de biens et services	86 197	54 583	140 780
Salaires	32 839	22 944	55 783
Autres revenus bruts	35 768	20 483	56 251
Total	**154 804**	**98 010**	**252 814**
Emplois	1 532	1 252	2 784

Sources: — Les Consultations économiques Martin Inc., *op. cit.*
— Martin et altera, *op. cit.*
— Côté et altera, *op. cit.*

Dans l'hypothèse d'une croissance de 1 % en dix ans, il s'agit déjà d'une création de 278 emplois par année. Dans l'hypothèse d'une croissance de 2 % pendant cinq ans, il s'agit de 557 emplois supplémentaires par année.

Bien que le modèle utilisé ne permette pas de calculer directement tous les effets induits, dans l'étude faite à l'aide du modèle, on s'est efforcé de mesurer l'allocation sectorielle de l'activité et des ressources de main-d'oeuvre (emplois en personnes-années) et de capital (investissement), entraînée par les hausses de façon directe, indirecte et induite. Au total, à la fin de la période, on envisage que près de 5 000 nouveaux emplois auront été ajoutés à l'économie à la suite de l'augmentation du trafic maritime retenue pour les fins de l'étude. Le nombre d'emplois pourrait être supérieur à 6 800 si des prévisions de trafic mentionnées antérieurement dans ce rapport devaient se réaliser.

1.6 Conclusion

Voilà achevé un tour d'horizon sur la grande voie de commerce international que constitue le Saint-Laurent. Nous allons le compléter en examinant, dans une deuxième partie, d'autres aspects du Saint-Laurent, qui ont trait à l'environnement, à la culture, au tourisme. Rappelons-le, il s'agit de rassembler dans ce rapport les éléments nécessaires à un regard d'ensemble et la relance d'une action indispensable. Nous sommes conscients d'avoir passé vite sur nombre d'éléments qui mériteraient des traitements approfondis mais c'est là le reflet direct, disons-le, d'un retard à engager nombre d'études dont le besoin se fait sentir. Pour les auteurs du rapport, à ce stade de l'action entreprise par le gouvernement et par le Projet Saint-Laurent, les lacunes constatées ne sont rien en comparaison du travail accompli jusqu'à ce jour dans le développement d'un axe majeur de transport et de commerce maritimes. C'est de ce constat que ressortent le plus nettement les motifs d'assumer des responsabilités accrues.

Le Québec a hérité d'une situation géographique privilégiée. Il a participé activement à l'aménagement et aux activités du commerce maritime sur le Saint-Laurent. Son économie est directement touchée par tous les remous importants dans l'économie maritime. La situation présente commande des efforts de planification, de concertation, d'action. Mais le Saint-Laurent n'est pas que voie de commerce. Aussi, avant de proposer des orientations renouvelées, devons-nous toucher d'autres champs connexes de responsabilité.

DEUXIÈME PARTIE

Le Saint-Laurent
un milieu de vie

Le fleuve et ses rives constituent un réservoir de ressources variées et le milieu de vie de 80 % des Québécois.

La poursuite du développement du Saint-Laurent comme route majeure de transport maritime et comme lieu privilégié d'activités industrielles et commerciales ne saurait nous faire oublier que le Fleuve et ses rives constituent un réservoir de ressources variées et le milieu de vie de 80 % des Québécois. Ces aspects du Fleuve et de ses rives sont aussi importants pour le bien-être des Québécois, et doivent être développés au même titre que le commerce et le transport. Les deux grandes vocations sont complémentaires, doivent être développées en harmonie et peuvent toutes deux se traduire en d'importantes retombées économiques.

Parler du Saint-Laurent milieu de vie, c'est à la fois parler des richesses naturelles qu'il contient ou nourrit et des modes de vie qu'il a en quelque sorte inculqués aux riverains de son bassin hydrographique, c'est-à-dire à la majorité des Québécois depuis toujours. La modernisation des activités maritimes n'est pas si loin

derrière nous que l'on ait complètement oublié la culture maritime traditionnelle des Québécois. Cependant, et l'on ne saurait le nier, il y a eu brisure dans les années 1950. Le Fleuve a été progressivement remis aux soins des commerçants, des industriels, des marins professionnels, de la main-d'oeuvre portuaire et des institutions spécialisées, à un point tel que l'économie maritime ne constituait plus à vrai dire un vaste champ de responsabilités collectives autant qu'individuelles. Les actions devenaient sporadiques ou ponctuelles et plus ou moins bien intégrées à l'économie générale.

Un tel déséquilibre ne pouvait se perpétuer. Les difficultés économiques de toutes sortes ont d'ailleurs ramené des préoccupations quant à l'emploi dans les chantiers, quant au commerce international, quant aux ports et au cabotage. Bon nombre d'autres questions sont venues progressivement se greffer à un renouveau d'intérêt. La qualité de l'eau et de l'environnement, la faune et la flore, le tourisme et la plaisance, le patrimoine et la culture, l'hydro-électricité, les pêches commerciales, autant de visages du Saint-Laurent et autant d'activités sans lesquelles on ne peut guère compter valoriser le Saint-Laurent et ses fonctions commerciales ou économiques. Dans le fond, nul n'a le choix de fermer complètement les yeux sur ces facettes indissociables du Saint-Laurent. L'expérience le démontre, l'indispensable partage des tâchés dans les sociétés industrielles peut rapidement conduire à des conflits irréductibles et stériles si l'on perd de vue les raisons mêmes de ce partage des tâches. Cela ne veut pas dire que l'on doive confondre les responsabilités ou tout faire en même temps. Loin de là. Cela veut plutôt dire qu'il faut savoir ordonner les actions et concerter les efforts.

Autant nous désirons que l'on prenne conscience des avantages d'une économie maritime au Québec et des atouts dont nous disposons, autant nous souhaitons qu'on entreprenne la relance avec une vision aussi claire que possible de tous les avantages et de toutes les responsabilités qui se rattachent au Saint-Laurent. Avec le même esprit qui a présidé à la constitution de la première partie de ce rapport, nous nous appliquerons maintenant à faire ressortir les questions reliées à l'eau et à l'environnement du Saint-Laurent, à l'hydro-électricité, à la culture, au tourisme, aux loisirs et aux pêches commerciales. Il s'agit de domaines majeurs du potentiel laurentien.

2.1 Beaucoup d'eau de piètre qualité

Le Saint-Laurent est l'exutoire d'une mer intérieure (les cinq Grands Lacs) de 245 000 km^2, qui assure un débit d'eau moyen de 6 860 m^3 à la seconde à la sortie du lac Ontario. Il reçoit ensuite les eaux de tributaires importants, entre autres l'Outaouais, le Richelieu, le Saint-Maurice et le Saguenay. À la hauteur de Québec, l'apport combiné des affluents contribue pour environ 30 % du débit total moyen, qui s'élève cette fois à environ 10 000 m^3 par seconde.

Le fleuve est soumis au jeu des marées jusqu'au lac Saint-Pierre, mais c'est surtout entre le pont de Québec et le Saguenay que l'amplitude des marées est la plus grande, atteignant à certains endroits près de 6,5 mètres.

2.1.1 La quantité et le débit

Le maintien du débit est important pour la navigation, de même que pour répondre aux besoins de consommation des municipalités qui y puisent leur eau potable. 38 % de la population totale, soit approximativement 2 400 000 personnes en dépendent[1]. La constance de ce débit est assurée par des ouvrages de régularisation soumis aux directives de la Commission mixte internationale ou encore de la Commission de planification et de régularisation de la rivière des Outaouais (Québec-Ontario-Canada).

En matière de volumes d'eau, trois phénomènes attirent de plus en plus l'attention: la consommation d'eau des riverains des Grands Lacs, les dérivations éventuelles qui pourraient soustraire des masses d'eau appréciables du bassin des mêmes Grands Lacs au profit d'autres bassins et les modifications climatiques pouvant altérer à la baisse le débit actuel. La Commission mixte internationale a déjà étudié la question en détail[2] et elle est parvenue aux conclusions suivantes: de 1975 à l'an 2035, la consommation d'eau devrait passer de 140 à 720 mètres cubes/seconde, ce qui serait susceptible de résulter en une diminution d'approximativement 9 % du débit moyen du Saint-Laurent à son entrée au Québec, à la hauteur

1. Information obtenue du Service des eaux de surface du ministère de l'Environnement du Québec.

2. Commission mixte internationale (1981), *Dérivation et consommation de l'eau des Grands Lacs, Rapport*, Conseil international de la dérivation de la consommation de l'eau des Grands Lacs.

de Cornwall. Environ 80 % de cette consommation se produirait du côté américain. L'affaire prend du relief lorsqu'on sait qu'en période de basses eaux, 90 % du débit du fleuve entre Montréal et le lac Saint-Pierre provient des Grands Lacs.

Quant aux dérivations, la plus importante est celle qui soustrait 90 mètres cubes d'eau à la seconde du lac Michigan à Chicago, soit l'équivalent de 7,5 milliards de litres par jour d'eaux acheminées vers le Mississippi. De plus, il est à prévoir qu'avant la fin du siècle, la crise de l'eau aux États-Unis et dans l'Ouest canadien pourrait s'avérer sérieuse. Les besoins en eau pour la consommation humaine et le développement de l'agriculture et de l'industrie croissent rapidement et ne peuvent être satisfaits par les nappes souterraines et encore moins par les eaux de surface. Bien qu'il n'existe pas encore de projets concrets à cet effet, on peut d'ores et déjà prévoir que des pressions grandissantes vont s'exercer en vue de détourner une partie de l'eau des Grands Lacs vers ces régions.

Quant aux conditions climatiques, des études provenant du Service de l'environnement atmosphérique (Environnement Canada) ainsi que de la « National Oceanographic and Atmospheric Administration » (NOAA) des États-Unis indiquent « une diminution probable de 21 % par rapport aux valeurs moyennes actuelles du débit sortant », qui s'ajouterait aux 9 % de réduction du débit résultant de la consommation et des dérivations[1].

Certains états américains des Grands Lacs, notamment le Michigan, ont adopté la position suivante: que les populations et les industries s'implantent dans la région des Grands Lacs plutôt qu'on nous impose d'expédier l'eau vers le Sud. Auraient-ils gain de cause que cela signifierait néanmoins une augmentation de la consommation des riverains des Grands Lacs au détriment de ceux qui habitent en aval, les Québécois. C'est dans ce contexte que le Québec signait, le 11 février 1985, la « Charte des Grands Lacs », endossée également par l'Ontario et les huit états américains riverains des Grands Lacs. Ce document vise à une « supervision régionale » sur toute diversion additionnelle ou sur toute augmentation notable de la consommation d'eau dans les juridictions concernées.

1 BRUCE, J.P. (1984), *Avenir de l'eau — Rapport avec le climat*, (« Futures in Water », Ontario Water Resources Conference, Toronto, 12-14 juin 1984), Environnement Canada, 7 p.

À ce sujet, plus près de nous, le président de la Chambre de Commerce de la province de Québec, M. Charles A. Langlois, nous écrivait récemment:

> « Il est déjà connu que les États-Unis ont de grands besoins d'eau et demanderont probablement de dériver des quantités de plus en plus grandes des eaux des Grands Lacs vers le Sud. Les projets et ententes qui pourraient être réalisés à cet effet doivent donc être l'objet d'une surveillance étroite de nos droits d'eau pour production d'électricité et autres besoins. »

Enfin, le projet « Kierans » (du nom de son principal promoteur, M. Thomas Kierans) fait actuellement l'objet d'examen dans certains milieux de l'entreprise privée. Il s'agirait de séparer la baie James de la baie d'Hudson par un barrage, et subséquemment de pomper l'eau douce du lac ainsi formé afin de l'acheminer vers le sud et les Grands Lacs.

Il est certain que toute réduction significative et permanente du débit du Saint-Laurent aurait des effets économiques négatifs pour le Québec: réduction du potentiel hydro-électrique, difficultés de navigation, augmentation des coûts de dragage et de la pollution afférente, diminution du pouvoir d'auto-épuration du fleuve, assèchement de marécages riverains, manque de profondeur d'eau aux quais et dans les ports de plaisance, etc. À l'instar de l'Ontario, le Québec a donc tout intérêt à suivre ce dossier de près et à s'intéresser de plus en plus aux travaux des commissions ou comités internationaux déjà à l'oeuvre.

Toujours en ce qui a trait au débit, le Québec a établi sa politique générale concernant les plaines inondables à partir de la « politique gouvernementale de limitation du développement des zones d'inondation ». L'approche est basée sur le principe de deux zones de débordement des eaux. La première zone, dite de grand courant, s'étend depuis le rivage jusqu'à la limite de la crue qui, selon les possibilités, est susceptible de se produire tous les 20 ans. La deuxième zone, appelée zone de faible courant, commence là où se termine la première et s'étend jusqu'à la limite de la crue qui peut survenir tous les cent ans. Ce principe général est véhiculé par les gouvernements fédéral et provincial auprès de leurs organismes respectifs et auprès des instances municipales par le biais d'une entente fédérale-provinciale sur la

cartographie des plaines d'inondation en vue d'une réduction des dommages, entente qui a récemment été reconduite jusqu'en 1987. Ces cartes présentent, pour une série de municipalités, les zones de grand et de faible courant. En plus d'être maître d'oeuvre de ce programme de cartographie et d'être membre du comité fédéral-provincial responsable de cette entente, le ministère de l'Environnement du Québec a développé des critères d'application et des normes de prévention visant à mieux gérer la construction dans la plaine de débordement, afin d'éliminer les dommages matériels et d'augmenter la sécurité des résidents.

2.1.2 La qualité

Toutefois, les usages potentiels de l'eau du Saint-Laurent seraient pour la plupart bien plus affectés par la baisse de la qualité de l'eau que par la diminution de sa quantité. Plus de trente municipalités du Québec — en l'occurrence environ 38 % de la population — prennent leur eau potable dans le Saint-Laurent. Le Comité fédéral-provincial d'étude sur le fleuve Saint-Laurent identifiait en 1977 six détériorations majeures de l'eau du fleuve :

— la présence de plusieurs substances toxiques ;

— la contamination bactériologique ;

— l'empiétement sur le territoire des ressources biologiques ;

— l'abondance de matières solides en suspension ;

— l'enrichissement excessif en éléments nutritifs ;

— la destruction de la valeur esthétique[1].

Le rapport de 1978 formulait des recommandations visant à protéger ou à rehausser la qualité de l'eau, la conservation des ressources biologiques et l'aménagement des berges, ou touchant l'utilisation des résidus de dragage, l'assainissement des eaux usées municipales et des rejets industriels. On recommandait la mise sur pied d'un groupe fédéral-provincial de coordination afin d'assurer la mise en oeuvre des recommandations mais ce groupe ne vit jamais le jour.

En accord avec des recommandations du comité, des actions ont cependant été entreprises par divers intervenants. Le Québec, pour sa part, a mis en marche le programme d'assainissement des eaux en s'attaquant aux trois principales sources de pollution : les eaux usées urbaines, les rejets industriels et la pollution agricole. Les interventions suivent l'ordre logique de l'amont vers l'aval.

On incite les communautés urbaines, les municipalités ainsi que les industries à se doter d'équipements appropriés de dépollution. Des retards au programme résultent du fait que parfois les citoyens, par référendum, refusent à leurs élus la permission de faire un emprunt afin de payer la part exigée par le ministère de l'Environnement. Les coûts subséquents d'opération des usines en font également hésiter certains.

Pour ce qui est des agglomérations de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, on a jusqu'ici mis l'accent sur la construction ou sur la réhabilitation des réseaux collecteurs, tâche qui doit normalement précéder la construction d'usines d'épuration. Ces dernières ne sont pas encore opératoires, de sorte que les égouts continuent à être déversés directement dans le Fleuve.

En mars 1985, on comptait 598 municipalités inscrites au programme ; leurs engagements atteignaient 3,5 milliards de dollars, soit 75 % des investissements totaux prévus pour l'assainisssement urbain. Les montants investis à ce jour atteignent plus de 1,2 milliard de dollars. Des discussions ont eu lieu avec le gouvernement fédéral en vue d'une contribution éventuelle de sa part dans le cadre d'une entente auxiliaire fédérale-provinciale. Rappelons que Environnement Canada s'est fixé l'objectif de « contribuer directement et de façon significative à la restauration du fleuve »[2].

Du côté des industries, 6 185 usines ont été répertoriées jusqu'à ce jour. De ce nombre, 1 366 ont été jugées très polluantes et, parmi celles-ci, 618 ont soit entrepris des travaux, soit amorcé des négociations afin de déterminer un échéancier de réduction du niveau de pollution. L'effort de réglementation a surtout porté sur les raffineries de pétrole, sur les usines de chlore et de soude caustique et sur les usines de pâtes et papiers. Les ententes signées en mars 1985 entre le gouvernement fédéral et les entreprises permettent de compter sur des travaux engagés ou terminés d'une valeur de

1. Comité fédéral-provincial d'étude sur le fleuve Saint-Laurent (1978), *Rapport*, ministère de l'Environnement du Québec et Environnement Canada, 293 p.

2. Environnement Canada, Région du Québec (1983), *Plan stratégique régional*.

35 millions de dollars. Mais en sont exclus le secteur des pâtes et papiers ainsi que les industries localisées sur le territoire de la C.U.M. (7 600 industries inventoriées, dont 929 reconnues comme sources de pollution).

Dans son plan stratégique régional, le ministère fédéral notait :

> L'industrie chimique, particulièrement dans le secteur de la chimie organique, et l'industrie métallurgique sont responsables de l'émission de charges polluantes considérables et les actions à date dans ce secteur ont été fort limitées. La plupart de ces industries se situent sur la rive sud du fleuve, de Montréal à Trois-Rivières, dans une région qui ne constitue pas pour le moment une zone cible du programme québécois d'assainissement des eaux. De même, l'exploitation minière et la transformation du minerai constituent une source de pollution des tributaires du fleuve[1].

Ottawa énonçait ensuite que sa première stratégie à l'égard des rejets industriels allait être d'appliquer les normes fédérales actuelles là où la situation l'exigerait. La seconde serait d'étudier la possibilité d'instaurer des programmes nationaux de modernisation de secteurs industriels dans lesquels seraient intégrées des contraintes environnementales à l'intérieur même des programmes d'aide à l'industrie, à l'exemple du programme de modernisation des pâtes et papiers.

On sait peut-être, en effet, que les usines de pâtes et papiers ont été les premières à être identifiées en tant que sources très importantes de pollution des cours d'eau. Le programme de leur modernisation (1979-1984) était exemplaire, en cela que des exigences environnementales en étaient partie intégrante. Les usines inscrites au programme ont investi plus de 100 millions de dollars au cours de la dernière année, portant le total investi à 604 millions, sur un total prévu de 957 millions de dollars. Comme les besoins en investissement au profit de la dépollution dans les pâtes et papiers dépassent largement les sommes prévues au programme de modernisation, il serait important qu'un nouvel accord fédéral-provincial soit éventuellement négocié, et qu'un accent significatif soit cette fois mis sur la dépollution. Par ailleurs, l'initiative d'Environnement Canada pourrait être reprise avec profit dans les programmes québécois d'aide à la modernisation de l'industrie, c'est-à-dire que l'on trouverait avantage à intégrer dans ces programmes des objectifs environnementaux.

Dans le secteur agricole, on s'est surtout consacré jusqu'ici à la gestion des fumiers, afin que cessent les cas de pollution directe et grossière des cours d'eau. Les succès sont encore mitigés. Mais, en plus de ces sources très visibles, il y a les sources diffuses, tout aussi importantes, peut-être même davantage. En effet, plus de 50 % de la pollution agricole provient des superficies cultivées où, par le drainage et l'érosion des sols, se dispersent dans la nature des pesticides et des surplus de fertilisants en même temps que les couches supérieures les plus riches du sol.

Le problème est particulièrement aigu dans les cultures intensives comme celle du maïs. Dans ce cas, même en terrain plat, on peut perdre annuellement à cause de l'érosion quelque cinq tonnes de sol superficiel et riche par hectare[2]. Qui plus est, les terres agricoles étant surtout localisées dans le bassin du Saint-Laurent, elles sont devenues de ce fait une source majeure de sédiments dans le fleuve ; et une notable partie des besoins de dragage en découle.

On satisferait donc à plusieurs besoins par une politique de conservation des sols agricoles et forestiers, les méthodes actuelles d'exploitation forestière étant elles aussi une cause d'érosion importante.

Le programme de drainage des terres agricoles vise à libérer rapidement les sols de leur surplus d'eau. Cependant le creusage et le redressement des cours d'eau collecteurs qu'on laisse à vif ont des conséquences malencontreuses sur les cours d'eau en aval, dont tôt ou tard, le Saint-Laurent. Les berges deviennent sensibles à l'érosion, libérant des quantités considérables de matières en suspension. Cette érosion est accélérée par une plus grande vitesse d'évacuation des eaux à la fonte des neiges ou après des précipitations importantes. Les quantités de matières solides en suspension peuvent être considérables, comme en témoigne le tableau 78.

1. *Plan stratégique régional*, op. cit., p. 20.
2. U.S. Army Corps of Engineers (1983), *Summary Report of the Lake Erie Wastewater Management Study*, 30 p.

Tableau 78

Charges solides en suspension dans quelques tributaires du Saint-Laurent[1]

Rivière	Nicolet	La Pérade	Bécancour	Chaudière
Moyenne annuelle des débits solides (en tonnes métriques/jour)	1 131	305	912	2 356
Débit solide maximal en période de crue (en tonnes métriques/jour)	20 444	10 990	14 944	54 000
Charge de solides par année (en tonnes métriques)	412 815	111 325	332 880	859 940

1. Voir FRENETTE, M. et VERRETTE, J.-L. (1976), « Environnement physique et dynamique du fleuve Saint-Laurent », dans *L'ingénieur*, mars-avril 1976, pages 13 à 24.

Les auteurs Frenette et Verrette estiment les charges solides entraînées par le Saint-Laurent à 12 millions de tonnes par an à la hauteur de Montréal et à 20 millions de tonnes à Québec. Si l'on considère qu'une partie importante de ces charges est d'origine agricole et que cette partie porte aussi des résidus de pesticides et de fertilisants, il est clair que la dépollution du Saint-Laurent exige des efforts tout aussi importants du secteur agricole que des municipalités ou des industries.

L'effort agricole serait d'autant plus bénéfique qu'il viendrait appuyer le zonage agricole (moins utile si la couche fertile de surface se retrouve éventuellement dans le Fleuve !). C'est pourquoi il importe de mettre au point et de diffuser dans le milieu agricole des politiques de conservation des sols et de préconiser, par exemple, la culture sans labour ou celle du gazonnement des cours d'eau collecteurs.

Le Québec, doit-on mentionner, s'engage à l'heure présente dans un programme d'amélioration des rives, des lacs et des cours d'eau. On vise à nettoyer autant qu'à aménager par la stabilisation des berges (reconstitution de couverts herbeux ou forestiers ; construction de voies d'accès ; mise en place d'équipements légers, etc.). Voilà une entreprise fort opportune.

2.1.3 Les substances toxiques

Quoi qu'il en soit, parmi tous les problèmes de pollution du Saint-Laurent, celui des substances toxiques ou dangereuses demeure le plus critique. Ces substances regroupent des éléments comme le cadmium, le mercure, le plomb, et des composés organiques comme le mirex, la dioxine, les BPC, etc.

Elles se retrouvent dans les effluents industriels, dans les précipitations atmosphériques, dans les égouts urbains de surface, dans les effluents urbains mal traités et dans les résidus de pesticides et d'herbicides. Elles se concentrent dans les sédiments et se retrouvent ensuite dans la chaîne alimentaire, dans les plantes aquatiques, les mollusques et la chair des poissons, où leur concentration devient telle que la consommation de certaines espèces doit être interdite ou à tout le moins limitée à de petites quantités. Ce qui est plus inquiétant, c'est que les usines de traitement de l'eau n'éliminent pas ces substances et que bon nombre de municipalités du Québec puisent leur eau potable au Fleuve.

Si l'on pouvait stopper tout nouvel apport de toxiques à l'eau du Saint-Laurent, les sédiments naturels finiraient, avec les années, par recouvrir les couches actuellement polluées de sédiments, les rendant moins accessibles aux poissons ou aux autres organismes du milieu. Mais, que survienne une opération de dragage et tout peut être remis en question. Il est en effet très important de choisir la méthode de dragage qui remet le moins de matières en suspension et de disposer du matériel dans un endroit où il ne pourra être entraîné de nouveau dans le Fleuve.

Enfin, la pollution dans le Saint-Laurent a tendance à se concentrer le long des rives plutôt que dans le chenal maritime. Or, c'est dans la zone riveraine que se concentre l'activité biologique du fleuve : c'est là, dans les marécages et dans l'eau peu profonde, que se reproduisent et vivent poissons, batraciens, oiseaux et mammifères. C'est là que se multiplient également insectes, sangsues et gastéropodes, qui entrent dans l'alimentation des autres animaux. C'est aussi dans la zone riveraine

Photo Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

La pollution se concentre le long des rives plutôt que dans le chenal maritime. Or, c'est dans la zone riveraine que se concentre l'activité biologique du Fleuve et que s'aménagent les accès pour les activités de récréation.

que s'aménagent les accès au fleuve pour la récréation: plages, rampes de mise à l'eau, quais, marinas, etc. À l'heure actuelle, la plupart des plages de Montréal jusqu'en aval de l'île d'Orléans ne peuvent être utilisées pour la baignade, à cause de la pollution. Aussi est-ce pour bon nombre de raisons qu'il y a lieu de se pencher non seulement sur les diverses causes de la pollution mais encore sur leur connexion. L'efficacité des remèdes dépend largement de cet examen. Peut-être même l'action concertée dépend-elle d'un diagnostic permettant d'apprécier l'interdépendance des pollueurs et des mesures correctrices.

Les actions nécessaires au maintien du niveau du Saint-Laurent et à l'assainissement de ses eaux impliquent en effet une difficile concertation de nombreux intervenants. Le Saint-Laurent constitue le déversoir d'un immense bassin densément peuplé et industrialisé, où l'agriculture et l'exploitation forestière sont intenses. Il est affecté directement par les activités des états des Grands Lacs, de l'Ontario et du Québec. Aussi ne sera-t-on pas surpris de constater que les actions de protection sont nombreuses et, dans l'ensemble, peu coordonnées.

Sous l'égide de la Commission mixte internationale, de fortes sommes sont dépensées chaque année afin de surveiller la qualité des eaux des Lacs et de corriger les sources majeures de pollution. Le Canada et l'Ontario participent de façon constante à ces programmes. Le Québec, jusqu'à récemment, ne s'y intéressait que de loin, même si la gestion des eaux des Grands Lacs affecte directement le Saint-Laurent, et tant son débit que la qualité de ses eaux. Le Québec a cependant participé activement au Comité d'étude fédéral-provincial sur le Saint-Laurent, qui a remis son rapport en 1977; il collabore en ce moment au Comité tripartite (Canada-Ontario-Québec) sur l'Outaouais. Ces comités ont proposé des actions concrètes auxquelles le Québec a donné suite en partie; l'actuel programme d'assainissement des eaux en fournit un important exemple. Par ce programme, le Québec vise à réduire la dissémination des substances toxiques, la contamination bactériologique, l'enrichissement excessif en matières nutritives et les sédiments en suspension.

2.1.4 Les habitats

Par contre, l'empiétement continu sur le territoire des ressources biologiques, c'est-à-dire sur les habitats particulièrement propices à la faune, tels les rapides, les marécages, les rives et les battures, aux fins d'aménager routes et ports ou aux fins d'agrandir des terrains privés et de drainer des terres agricoles, constitue à n'en pas douter une menace, puisqu'ainsi, on ajoute aux causes de pollution en même temps qu'on soustrait aux sites de protection des espèces. Et ce que l'on améliore d'un côté, on continue souvent de le détériorer de l'autre. Un bref examen de l'état de la faune convaincra du besoin d'élargir à la conservation de la faune les préoccupations touchant l'assainissement des eaux, et du besoin d'allier des mesures préventives aux mesures correctrices. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le rattrapage dans un cas ne conduit pas nécessairement à une protection suffisante dans l'autre. L'écart est désormais grand entre les mécanismes pollueurs et les mécanismes regénérateurs. Si l'on veut diminuer cet écart, il est indispensable de concerter les efforts regénérateurs.

Un bon nombre de sites regénérateurs importants sont déjà disparus entre Cornwall et le cap Tourmente: les rives naturelles de la rivière des Prairies, la rive nord du lac Saint-Louis, les

deux côtés de la Voie maritime en amont de Montréal, la rive nord entre le pont de Québec et le pont de l'île d'Orléans n'en sont que quelques exemples.

Le Québec, il est vrai, a poursuivi des études et préparé des schémas détaillés d'aménagement pour toute la zone comprise entre la frontière de l'Ontario et Trois-Rivières[1]. D'autres études ont également été réalisées sur les rives et les îles du Saint-Laurent ainsi que sur le Saguenay. La réalisation de ces schémas progresse toutefois lentement.

Certains groupes privés, soutenus en particulier par les chasseurs de sauvagine, tels que *Canards Illimités* et *Duvetnor*, investissent dans la préservation de sites importants pour la faune. Leur approche paraît très intéressante et devrait sans nul doute être encouragée par les gouvernements. Les contributions à ces fondations sans but lucratif sont déductibles du revenu imposable. Dans ce cas, ce sont certes des citoyens intéressés qui investissent, et non l'ensemble de la population comme dans le cas d'investissements gouvernementaux, mais le résultat peut être bénéfique à un grand nombre.

Par ailleurs, au cours des dernières années, les gouvernements ont acquis d'importants espaces verts riverains. Le gouvernement canadien a continué d'augmenter le nombre de ses propriétés riveraines. Le gouvernement québécois a acquis l'île Sainte-Thérèse et les îles de Boucherville. La ville de Montréal y allait également d'acquisitions importantes. Sans doute, l'achat ou l'expropriation constituent-ils une méthode sûre de préserver des sites. On peut toutefois se demander si de telles actions ponctuelles ou systématiques conduisent efficacement aux résultats recherchés et si elles accentuent par ailleurs les problèmes de concertation dans la réalisation des programmes d'assainissement et de conservation. Dans l'état actuel des choses, il n'est pas toujours évident que les actions sporadiques concourent pleinement aux projets d'ensemble.

Il faut souligner ici le rôle préventif des deux ministères de l'Environnement (Québec et Canada) qui exigent des analyses d'impact sur l'environnement lors des grands projets d'aménagement touchant les rives ou le lit du Saint-Laurent: construction de quais, dragage, etc. Le principe des analyses d'impact sur l'environnement, qui a pris naissance aux États-Unis au début des années 1970, est en soi excellent. Une telle analyse force les promoteurs d'un projet à considérer sérieusement les répercussions de ce projet sur l'environnement.

Cependant, il y aurait lieu d'en revoir certaines modalités d'application. L'analyse d'impact sur l'environnement gagnerait notamment à être insérée dans le processus plus large de la planification du développement socio-économique et de l'utilisation des terres du Québec. Elle gagnerait à être effectuée dès qu'un projet précis est présenté, sinon les actions préventives risquent d'être rapidement diluées dans des conflits de juridiction de toutes sortes ou dans des compromis tardifs.

Bref, le Saint-Laurent constitue une masse d'eau douce d'importance capitale ainsi qu'un habitat critique pour la faune. Malheureusement, son potentiel est diminué à cause des pollutions de toutes sources: municipales, industrielles, agricoles et atmosphériques. On a beau avoir amorcé ici et là des actions correctrices et préventives, on n'est pas véritablement parvenu à une concertation suffisante pour s'assurer d'un progrès rapide et durable. Les programmes de valorisation de l'agriculture, d'assainissement de l'eau ou de protection des sites et des habitats ne sont pas bien coordonnés. Les groupes internationaux, interprovinciaux, intermunicipaux, privés, comme les gouvernements agissent plus ou moins isolément. Si l'on a saisi l'importance des problèmes de pollution et d'aménagement, on est encore loin de la concertation efficace dans les mesures correctrices ou préventives.

2.2 Une faune abondante et menacée

Le couloir du Saint-Laurent constitue un système écologique exceptionnel, s'étendant sur six degrés de latitude. L'eau du Fleuve, on le sait, possède des niveaux de salinité très variés (douce, saumâtre puis salée). Ces variations, jointes aux changements de climat dus à la latitude, ont entraîné une grande diversité de la faune aquatique ainsi que de la végétation riparienne ou riveraine.

1. OPDQ (1977), *Le Couloir fluvial entre Montréal et le lac Saint-Pierre*. MLCP (1983), *Plan directeur pour la conservation et la mise en valeur de la région du lac Saint-Pierre*. MLCP (1984), *Archipel de Montréal. Mise en valeur intégrée du milieu naturel et du loisir de plein air*. Projet Archipel.

Si l'on ajoute à cela la variété géomorphologique des rives du fleuve et du golfe, l'abondance d'îles, ainsi que le fait que le couloir du Saint-Laurent soit perpendiculaire aux grandes voies de migration d'oiseaux de l'Est de l'Amérique, on conçoit sans peine l'importance primordiale de ce couloir pour la faune.

De nombreux habitats fauniques s'y retrouvent, malgré certains méfaits écologiques de l'urbanisation et de l'industrialisation des dernières décennies. Parmi les plus importantes zones d'habitats fauniques, il faut compter les rapides, les herbiers et les marécages d'eau douce, les plaines de débordement, l'embouchure des tributaires, les marais intertidaux dans l'estuaire et le golfe ainsi que les îles et les falaises. C'est là que la faune se reproduit, se nourrit et s'abrite contre les prédateurs.

Une étude récente du ministère québécois du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) précise l'importance du couloir du Saint-Laurent comme écosystème pour la faune[1]. Selon cette étude, sur les 674 espèces de vertébrés du Québec, 301 (45 %) se retrouvent dans les milieux riverains et 132 (20 %) en milieu pélagique, c'est-à-dire en eau profonde. Cela veut dire que 65 % de la faune vertébrée du Québec est associée aux deux milieux dominants du couloir fluvial.

2.2.1 La faune aquatique

On associe aux eaux douces du Québec cent douze espèces de poissons qu'on retrouve presque toutes dans le Saint-Laurent. Plus d'une cinquantaine de ces espèces ont une distribution restreinte et ne se retrouvent que dans le fleuve entre Cornwall et Québec et dans l'aval des rivières tributaires. Quatre-vingt-dix-huit de ces espèces peuvent être rattachées au milieu riverain : elles fréquentent les eaux peu profondes du littoral et les marécages pour se reproduire, se nourrir et se protéger des prédateurs. Certaines de ces espèces, comme le brochet, s'aventurent dans les plaines de débordement lors des crues, afin d'y déposer leurs oeufs. L'inondation doit alors durer assez longtemps si l'on veut que les alevins deviennent assez forts pour suivre l'eau qui se retire et pour regagner le milieu aquatique permanent. C'est ainsi que les plaines de débordement du Richelieu, de l'Outaouais et du lac Saint-Pierre, entre autres, ont un rôle primordial à jouer dans la reproduction de certaines espèces de poissons et doivent à cette fin être protégées à tout prix.

À l'opposé, les poissons d'eau salée (78 espèces au Québec) sont pour la plupart plus à l'aise en milieu pélagique, où le jeu des marées ne favorise pas l'utilisation des rives pour la reproduction. Les adultes de plusieurs espèces viennent cependant avec la marée haute pour s'alimenter dans les marécages intertidaux.

Une espèce mérite une attention spéciale : il s'agit du saumon de l'Atlantique. En effet, cette espèce de très grande valeur commerciale est anadrome, c'est-à-dire qu'elle doit remonter des rivières pour frayer en eau douce puis retourner en mer pour s'engraisser. Contrairement à plusieurs espèces du Pacifique, qui ne frayent qu'une fois et meurent sur le site de frai, le saumon de l'Atlantique peut revenir plusieurs fois frayer en eau douce.

Il existe 102 rivières à saumon au Québec, dont 98 sont tributaires directes du Saint-Laurent et du golfe. La carte du tableau 79 montre l'emplacement de ces dernières.

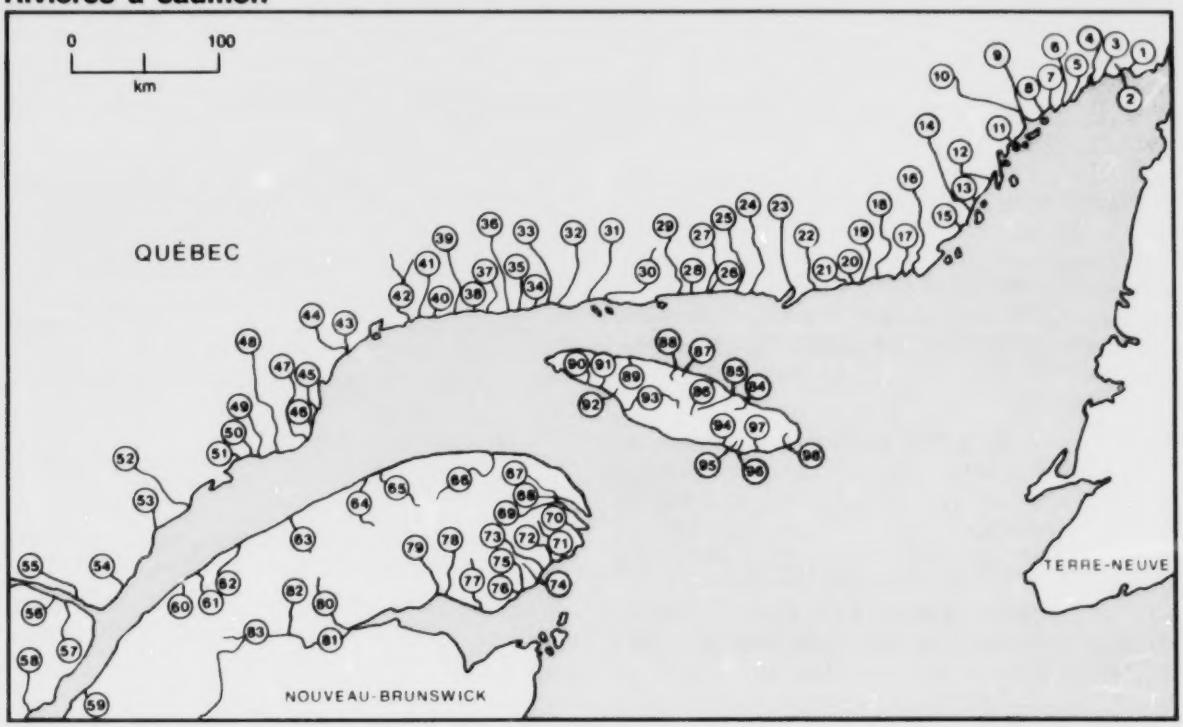
Des ressources fauniques abondantes, variées et ... menacées.

Photo : Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

1. Groupe de travail sur la protection des habitats (1982), *La protection des habitats fauniques du Québec*, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, 337 p.

Tableau 79

Rivières à saumon



Rivières

1. Brador
2. des Belles Amours (ruisseau)
3. au Saumon (ruisseau)
4. Saint-Paul
5. du Vieux Fort
6. Napetipi
7. Chécatica
8. Coxipi
9. Saint-Augustin
10. Saint-Augustin Nord-Ouest
11. Kécarpoui
12. à la Baleine
13. du Gros Mécatina
14. du Petit Mécatina
15. Nétagamiou
16. Etamamiou
17. Coacoachou
18. Olomane
19. Washicoutai
20. Musquanousse
21. Musquaro
22. Kégashka
23. Natashquan
24. Aguanus
25. Nabisipi
26. Petite Watshishou
27. Watshishou
28. Piashti
29. de la Corneille
*30. Romaine
31. Mingan
32. Saint-Jean
33. Magpie
34. Jupitagon
35. au tonnerre
36. Sheldrake
37. à la Chaloupe
38. aux Graines
39. au Bouleau
40. Pigou
41. Matamec (recherche, pas de pêche à la ligne)
42. Moisie
43. Dominique
*44. aux Rochers
45. du Calumet
46. Petite Trinité
47. de la Trinité
*48. Godbout
49. Franquelin
50. Mistassini
51. des Anglais
52. Betsiamites
*53. Laval
*54. des Escoumains
55. Sainte-Marguerite
56. Saint-Jean
57. Petit Saguenay
58. du Gouffre
59. Ouelle
*60. du Sud-Ouest
61. Rimouski
*62. Mitis
*63. Matane
*64. Cap-Chat
*65. Sainte-Anne
*66. Madeleine
*67. Dartmouth
*68. York
*69. Saint-Jean
70. Malbaie
71. Grande Rivière
72. du Petit Pabos
73. du Grand Pabos
*74. du Grand Pabos Ouest
75. Port-Daniel
76. Petite Port-Daniel
77. Bonaventure
78. Petite Cascapédia
79. Cascapédia
*80. Matapédia
81. Ristigouche
82. Patapédia
*83. Kedgwick
84. aux Saumons
85. Natiscotek
86. Vauréal
87. à la Patage
88. Mac Donald
89. à l'Huile
90. aux Becs-Scie
91. Sainte-Marie
92. à la Loutre
93. Jupiter
94. de la Chaloupe
95. Dauphine
96. Box (ruisseau)
97. Bell
98. Seal

* Présence de sanctuaire de pêche

Source: Chasse et Pêche Québec (1983), ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Certaines rivières ne servent plus au saumon depuis que leurs fonds ont été colmatés d'écorces ou de limon, à cause de l'érosion et de la sédimentation dues en particulier à la coupe à blanc ou au flottage du bois. Des barrages ont aussi créé des obstacles infranchissables et causé des étiages artificiels en aval, contrecarrant les mouvements du saumon. Des actions ont été entreprises depuis quelques années afin de réhabiliter certaines rivières en les nettoyant, en les ensemençant et en aménageant des passes autour des obstacles à la remontée. Ainsi a-t-on pu repeupler la Jacques-Cartier. Voilà que le saumon remonte à nouveau le Saint-Laurent jusqu'à Donnacona, bien que l'eau du Fleuve ne soit pas encore très propre.

Préserver la qualité de l'eau et des sites de frai, garantir le libre accès aux poissons sur tout le cours des rivières productives, voilà les tâches essentielles. Il faut pour cela maintenir les couverts forestiers sur les versants et le long des rives, en somme contenir les causes d'érosion et de sédimentation. Encore doit-on éviter d'utiliser des produits chimiques toxiques dans les bassins, éviter de détourner des rivières et faciliter aux poissons le passage d'obstacles à l'aide de passes migratoires.

2.2.2 La faune ailée

Le milieu riverain accueille près de la moitié des oiseaux du Québec. Plus de cent espèces y nichent et plus d'une cinquantaine y passent en migration. Les groupes les mieux représentés en nombre sont les oies et les canards, les oiseaux de rivage, les hérons, les goélands et les oiseaux de mer.

Tous n'utilisent pas le milieu de la même façon. Les uns n'y font que passer lors de migrations; ils s'arrêtent pour se reposer et refaire leurs forces. D'autres, tels les oiseaux de mer, nichent au sec, mais passent le reste de leur temps en mer. D'autres encore, tels les canards, nichent dans les parties les plus sèches du rivage, se nourrissent et s'abritent dans les marécages et les herbiers du littoral.

Lors des migrations du printemps et de l'automne, on peut retrouver de fortes concentrations d'oiseaux dans certaines zones le long des routes de migration, là où la nourriture est abondante. C'est le cas en particulier des oies et des canards, regroupés sous le vocable de sauvagine, qui font l'objet à l'automne d'une chasse aux retombées économiques importantes le long du Saint-Laurent. Le tableau 80 illustre l'abondance et la distribution de la sauvagine aux sommets de ses migrations, entre Cornwall et Rimouski.

Durant le printemps et l'automne, abondent également les oiseaux de rivage, dont une trentaine d'espèces envahissent le couloir du Saint-Laurent par groupes de plusieurs milliers à la fois.

En résumé, la zone riveraine, tant la partie sèche que la partie humide, constitue un habitat essentiel pour près de la moitié des espèces d'oiseaux du Québec. Le Saint-Laurent, avec ses milliers de kilomètres de rivages et ses centaines d'îles, offre une forte concentration de ce type d'habitat.

Photo: Jean Gagné

Photo: Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

Tableau 80

Distribution de la sauvagine aux sommets de ses migrations

Sections	Abondance et distribution	
	Printemps	Automne
Lac Saint-François	22 000 canards plongeurs*	41 000 canards plongeurs
Lac des-Deux-Montagnes	7 000 oies	29 000 canards plongeurs et canards de mer
Lac Saint-Louis	4 000 canards plongeurs et oies	27 000 canards plongeurs
Montréal — Sorel	8 000 oies et canards plongeurs	11 000 canards barbotteurs
Lac Saint-Pierre	174 000 oies	65 000 canards plongeurs
Lac Saint-Pierre — Grondines E.	9 000 oies	14 000 canards barbotteurs
Grondines E. — Québec	10 000 oies	20 000 canards plongeurs et canards barbotteurs
Québec — Saint-Roch (Estuaire haut)	169 000 oies	224 000 oies
Saint-Roch — Trois-Pistoles (Estuaire moyen)	81 000 oies	9 500 canards barbotteurs
Trois-Pistoles — Rimouski	9 800 canards de mer	9 500 canards de mer et canards barbotteurs

* Groupe d'oiseaux qui représente au moins 20 % du nombre total de la sauvagine aperçue au sommet de la migration.

Source: LEHOUX, D., BOURGET, A., ROSA, J. (1977), *Importance du Saint-Laurent pour la sauvagine*, Environnement Canada, Région de Québec.

2.2.3 Les mammifères

En ce qui a trait aux mammifères, on en retrouve plusieurs expèces dans le milieu riverain mais seul le rat musqué présente une population significative, malgré tout difficile à évaluer. Son habitat préféré est le même que celui de la sauvagine. Entre cent cinquante et deux cent mille individus sont capturés annuellement dans le couloir du fleuve et rapportent de un demi à un million de dollars aux trappeurs.

Dans le milieu pélagique de l'estuaire et du golfe, on retrouve sept espèces de baleines, du béluga (à vrai dire un delphinidé) à la baleine bleue, le plus gros mammifère connu, et quatre espèces de phoques. Le Québec est l'un des rares endroits au monde dont les eaux intérieures sont fréquentées régulièrement par les cétacés. Ils séjournent dans le golfe et l'estuaire l'été et l'automne; ils y trouvent nourriture et tranquillité et peuvent élever leurs petits en paix. Depuis quelques années, les cétacés sont même devenus un élément d'attraction touristique. La Société linnéenne de Québec a d'abord organisé les visites auxquelles participent des vacanciers du Québec, de l'Ontario, des États-Unis voire d'outre-mer. Cependant, la popularité croissante de telles excursions attire de plus en plus d'entrepreneurs, et l'on s'interroge sur les conséquences quant au bien-être des mammifères marins. Peut-être un certain contrôle devra-t-il être exercé désormais à ce sujet.

2.2.4 Les intervenants

Les principaux intervenants publics dans le secteur de la faune sont, pour le Québec, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) et, pour le Canada, Environnement Canada (Service canadien de la faune) et Pêches et Océans Canada. La Direction générale de la faune du MLCP a la responsabilité de la conservation et de l'aménagement de la faune et de son habitat en milieu terrestre et en milieu d'eau douce, alors que la Direction générale des pêches maritimes du MAPAQ se préoccupe des espèces commerciales en milieu marin (poissons, crustacés, mollusques, etc.).

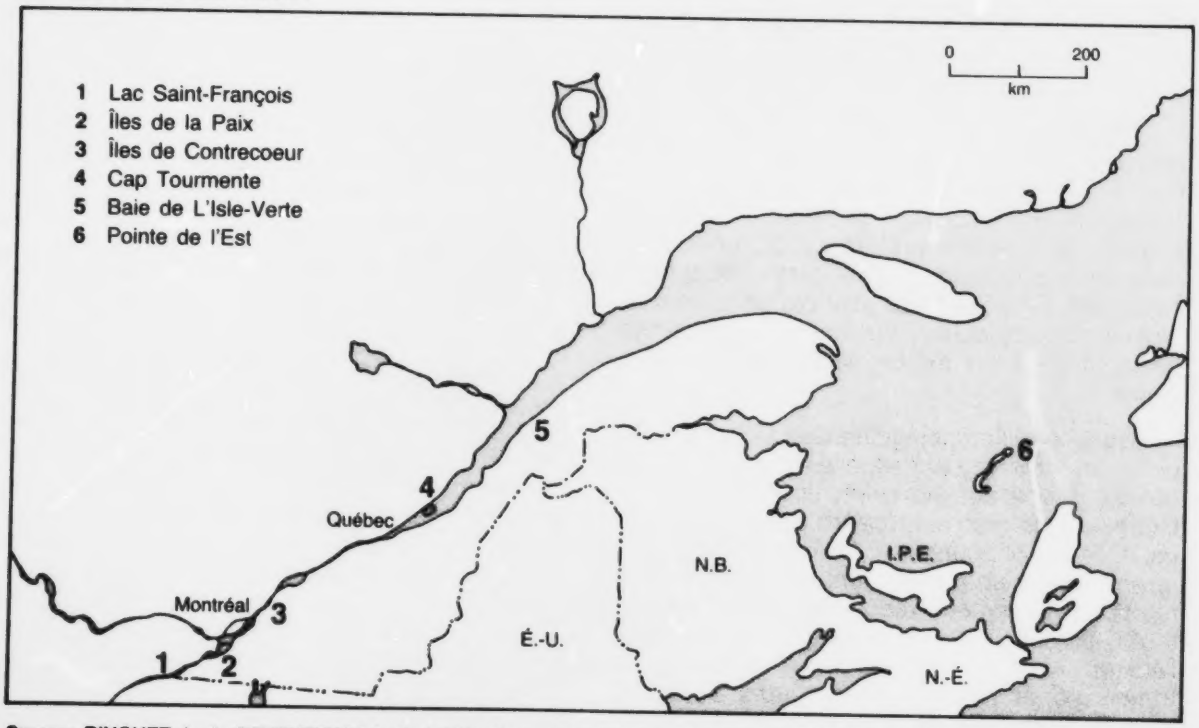
Au début des années '60, dans le cadre de l'« Inventaire des terres du Canada habité », des équipes fédérales-provinciales ont classé les territoires selon leur vocation la plus rationnelle: agriculture, forêt, récréation et conservation de la faune. Dans ce dernier cas, deux groupes fauniques ont été particulièrement étudiés: la sauvagine et les ongulés. Les cartes qui ont été produites font clairement ressortir l'importance du couloir du Saint-Laurent pour la sauvagine. Par la suite, le Service canadien de la faune a procédé à des études plus détaillées des différents types de zones humides riveraines, des colonies d'oiseaux, des populations de mollusques etc. Il existe maintenant six réserves fédérales de faune le long du Saint-Laurent: lac Saint-François, îles de la Paix, îles de Contrecoeur, cap Tourmente, baie de l'Isle-Verte et Pointe de l'Est. Ces territoires ont été acquis par le Service canadien de la faune et ont été aménagés en réserves. La carte du tableau 81 en montre la répartition sur le territoire québécois.

En 1983, le gouvernement canadien devenait propriétaire de l'archipel de Mingan, dont il entend faire un parc, à l'instar d'autres parcs déjà aménagés sur le territoire québécois: les parcs Forillon et de la Mauricie.

Du côté québécois, on a mis peu d'efforts sur la sauvagine jusqu'à tout récemment. On a travaillé beaucoup plus sur les populations de poissons, sur les sites de frai, etc. Les actions ont porté surtout sur la recherche et sur les inventaires. Comme résultat, nous avons aujourd'hui une très bonne vision d'ensemble des différents types d'habitats riverains et aquatiques du Saint-Laurent, de leur état actuel et des populations animales qui s'y retrouvent. Sur le terrain, cependant, il reste beaucoup à faire. On passe difficilement des préoccupations théoriques aux actions concrètes. La loi no 9 sur la conservation et la mise en valeur de la faune, sanctionnée le 21 décembre 1983, prévoit entre autres choses, il est vrai, la création d'une fondation susceptible d'avoir les coudées franches. Néanmoins, au total, peu de

Tableau 81

Les réserves de faune



Source: RINGUET, I., de REPENTIGNY, L.-G. (1982), *Un profil des réserves nationales de faune au Québec*. Environnement Canada, Service canadien de la faune, Région du Québec. 79 p.

fonds québécois ont été jusqu'ici consacrés à la conservation des habitats fauniques le long du Saint-Laurent.

Le bilan d'ensemble des ressources naturelles qu'abritent le Saint-Laurent et ses rives n'est pas simple à dresser. Manifestement, il s'agit de ressources précieuses à l'égard desquelles on sent monter les préoccupations. Car des faits troublants retiennent l'attention : 70 % des rives entre Cornwall et Québec ont été modifiées aux dépens de la qualité de l'eau et des habitats fauniques ; il ne reste plus guère que 48 000 hectares de marécages le long des rives du Saint-Laurent. Par ailleurs, il y a eu une prise de conscience des responsabilités à assumer. On ne compte plus le nombre d'actions préventives ou correctrices envisagées ou adoptées ici et là. Le plus spectaculaire est certes l'Opération nettoyage de l'environnement territorial (ONET), qui vise à nettoyer les rives du Fleuve depuis la frontière de l'Ontario jusqu'à l'embouchure. Par cette initiative, on compte sur la force de l'exemple pour produire des effets durables sur le comportement général à l'égard des rives du Fleuve et des autres cours d'eau. Si les inquiétudes demeurent, c'est sans doute à cause de la lenteur à mettre en oeuvre ou à coordonner les actions. Multiplicité des intervenants, conflits de juridiction, conflits d'opinion, sommes à engager, autant de pierres d'achoppement qui retardent les projets.

Quoi qu'il en soit, il est clair que le vent a tourné et que l'on ne veut plus accepter la passivité désastreuse à l'égard de ces ressources. Bien au contraire, on cherche des voies efficaces dans nombre de domaines. Et on doit espérer que la conscience des richesses qui nous restent grâce au Saint-Laurent motivera la relance des actions préventives et correctrices. Le travail des pionniers de l'assainissement des eaux et de la protection des espèces et des habitats fauniques n'a pas toujours été aisé. Mais on reconnaît aujourd'hui qu'ils ont défendu une cause d'importance envers laquelle il n'y aura plus de retour en arrière.

Déjà, à cause de réussites spectaculaires, les obstacles à surmonter paraissent moindres. À n'en pas douter, les menaces et les besoins ont ébranlé les apathies. Nous en sommes à la concertation des efforts qu'exige l'opinion publique. C'est un grand pas de fait, car on cesse progressivement de considérer le Saint-Laurent comme un obstacle à surmonter et l'on voudrait qu'il soit de plus en plus une vraie ressource naturelle domestiquée avec égard, au profit de ses utilisateurs et des habitants de ses rives.

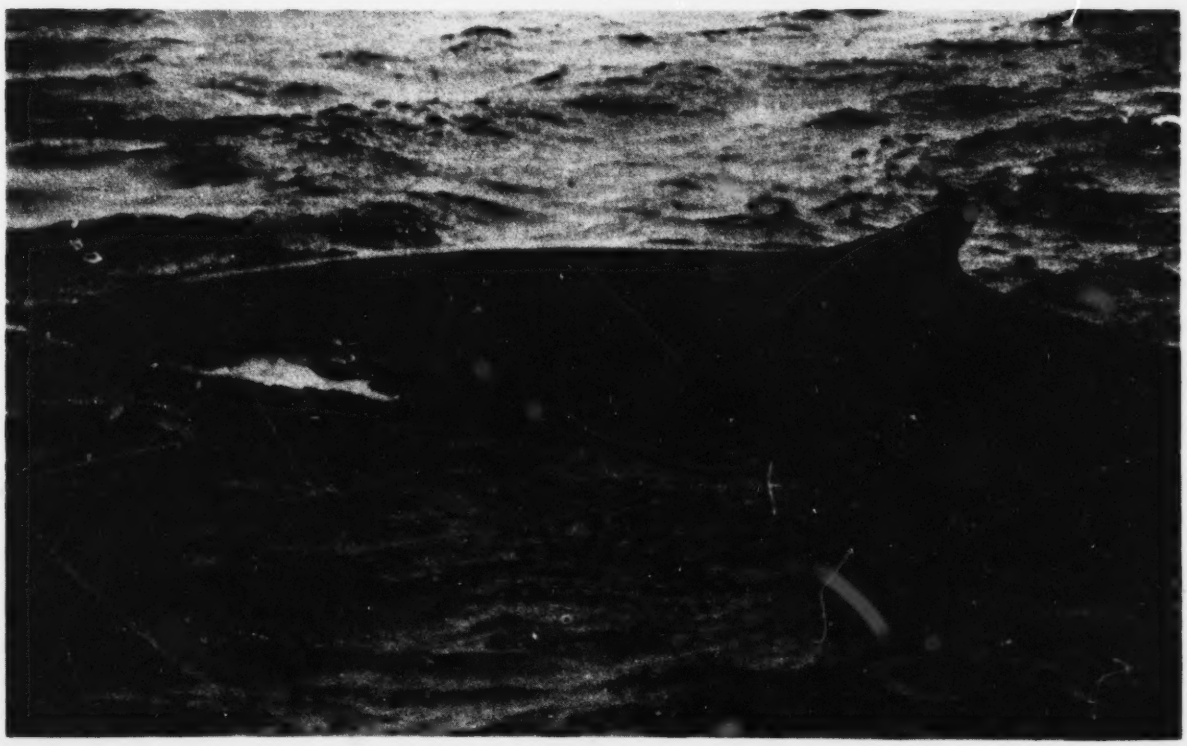


Photo : Société Linnéenne

2.3 Un patrimoine culturel à explorer

Le Saint-Laurent est à l'origine du peuplement récent de l'Amérique du Nord. Nous lui devons qu'ait existé une immense colonie française d'Amérique. Sur ses bords se maintient le seul pouvoir français d'Amérique. Par sa toponymie et par son histoire, le Saint-Laurent raconte une culture et ses origines, un rêve d'autrefois et une réalité d'aujourd'hui. Le Saint-Laurent a été et demeure un bassin culturel dont sont hérités nos modes de vie en bonne partie. En ce sens, il est un héritage ou un patrimoine culturel de toute première importance. Nos villages et nos villes, nos occupations et nos industries, notre économie et nos rapports avec les autres pays ou nations, même nos institutions, à coup sûr notre langue et notre imaginaire se sont nourris au Saint-Laurent et, par lui, à la mer et aux métiers de marins. Le ministère des Affaires culturelles est particulièrement actif dans la mise en valeur du patrimoine de la vallée du Saint-Laurent. À bien y penser, on ne s'en surprendra pas, le Fleuve, ses îles et ses rives ayant été le lieu de tant d'événements marquants.

Photo Gouvernement du Québec

Le phare de Pointe-des-Monts sur la Côte-Nord a été classé monument historique en 1965.

Dans le bassin laurentien se retrouve une quantité immense de biens culturels tangibles. Arrivera-t-on jamais à dresser un inventaire complet de tout ce qui fait partie du patrimoine culturel du bassin laurentien tant il est riche? On peut cependant se faire une bonne idée de sa magnitude et de ses principales composantes grâce aux travaux de recherche effectués au cours des dernières années par la Direction générale du patrimoine du ministère des Affaires culturelles.

Il a été décidé, en 1977, de doter la Direction générale du patrimoine d'outils permettant des opérations de grande envergure, et de mettre en branle le programme dit du « macro-inventaire ». En recourant à des méthodes de cueillette de données comme la photographie aérienne, il était possible de dégager en beaucoup moins de temps qu'auparavant une vue d'ensemble de la richesse patrimoniale, de relever les concentrations et d'identifier les thèmes susceptibles de faire l'objet de recherches ultérieures. Le macro-inventaire comprend des données ayant trait aux domaines suivants:

1. l'histoire;
2. l'ethnographie;
3. le paysage architectural;
4. le patrimoine architectural, religieux et artistique;
5. le patrimoine architectural urbain;
6. l'inventaire architectural aérien.

Par ailleurs, la Loi sur les biens culturels de 1972 sanctionne deux mesures de protection: la reconnaissance et le classement. Et les interventions en matière de reconnaissance et de classement ont jusqu'à ce jour été très nombreuses dans la zone du Saint-Laurent. Près de 70 % des inverventions du ministère touchaient des biens culturels situés le long des rives du Fleuve. C'est également dans ce secteur qu'ont porté la presque totalité des interventions de sauvegarde sur des ensembles présentant un intérêt d'ordre historique ou naturel.

Se retrouvent le long de l'axe laurentien:

— des sites témoignant des premières activités humaines sur le territoire québécois (sites archéologiques de Pointe-aux-Buissons au sud de Montréal, site Mandeville et site Lavoie);

— des emplacements d'anciens postes de pêche ou de traite (sites archéologiques de Nantagamiou sur la basse Côte-Nord, et de Pabos à l'entrée de la baie des Chaleurs) et des vestiges des premières habitations (Habitation de Champlain);

— les sites des premières missions (la maison des Jésuites à Sillery, la chapelle des Jésuites à Tadoussac);

— des bâtiments ou des sites évoquant les premières formes de concession des terres à l'époque de la colonisation (domaines, manoirs et moulins seigneuriaux);

— des bâtiments témoignant des plus anciennes traditions techno-culturelles en matière de construction (un grand nombre de maisons sises en bordure du Fleuve);

— les plus anciens bâtiments ou domaines issus des premières communautés religieuses (hôpitaux, monastères, écoles, domaines, fermes, etc...);

— les zones portuaires et les plus vieux quartiers urbains (Québec, Montréal, Trois-Rivières);

— les plus anciens édifices liés au culte (églises, chapelles, chapelles de procession);

— des structures ou des sites témoignant d'activités militaires importantes (batterie royale et fortifications de Québec, vestiges du fort Jacques-Cartier, etc...).

On y retrouve aussi un certain nombre de biens culturels reconnus ou classés et reliés directement aux activités maritimes, par exemple:

— le phare de Pointe-des-Monts (Côte Nord);

— le site du banc de pêche de Paspébiac;

— la chalouperie Godbout des environs de 1840, à Saint-Laurent, île d'Orléans;

— la Marie-Clarisse II, une goélette pêcheuse de 1922-1923;

— la Saint-André, une goélette destinée au cabotage et construite à la Malbaie en 1956;

— le site de pêche de la Grave, à Havre-Aubert, aux îles de la Madeleine;

— la maison Fauvel, dernier vestige de l'établissement de pêche de pointe Saint-Pierre.

Parmi les interventions du Service de l'aide à la mise en valeur, il convient de citer des programmes en voie de réalisation sur la basse Côte-Nord, dans la région de Mingan, aux Grandes-Bergeronnes, dans la région du Saguenay et en Gaspésie.

On doit s'en étonner, le Saint-Laurent, malgré ses splendeurs et son histoire, reste mal connu dans le monde. On n'en a guère une image vivante. Par contre, tant d'autres cours d'eau — le Nil, le Rhin, le Mississippi, la Seine, le Danube, l'Amazone et beaucoup d'autres — ont été idéalisés et sont soutenus par une espèce de mystique qui en vante les richesses intangibles. Cela est révélateur: la culture française des Amériques, si redevable au Saint-Laurent, trouverait grand profit à s'exprimer en liaison plus étroite avec les lieux de ses racines, le Saint-Laurent précisément. Un retour aux sources qui emprunterait, à tant de justes titres, la route du Fleuve fournirait une image des plus dynamiques de notre culture et de notre fleuve.

Lors du dernier recensement aux États-Unis, environ treize millions et demi d'Américains se sont réclamés d'une descendance française et plus de la moitié d'entre eux se disaient issus de familles originaires du Québec. C'est dire que le nombre de ceux qui, en Amérique du Nord, participent à la culture née sur les rives du Saint-Laurent est bien plus considérable qu'on ne le pense communément.

En ce qui a trait à la culture maritime, il y a eu brisure ou perte temporaire de conscience dans les prodigieux remous de l'urbanisation et de l'industrialisation mais on peut dire que le retour à un plus juste équilibre est amorcé. Nous savons pertinemment que cet héritage n'est pas qu'un folklore glorieux, une mémoire des traditions, une nostalgie des débuts et des audaces du passé. Ceci dit, il ne faut toutefois pas cacher que les années de négligence ont à la fois terni le patrimoine maritime et affadi l'esprit d'initiative. Une tâche énorme reste à accomplir si l'on désire tirer véritablement profit du Saint-Laurent.

Sur le plan des biens, les efforts demeurent timides, du moins ceux dont les résultats ont été diffusés et sont largement accessibles. Recherches, inventaires, plans et programmes, instruments de mise en valeur (musées, revues, associations, etc.) se comptent vite, si l'on parle de ce qui n'est pas dans les tiroirs ou les classeurs; on oeuvre plus ou moins avec

des moyens du bord, souvent improvisés. Quelques diagnostics dramatiques, tel le récent rapport de la Commission des biens culturels sur *Le patrimoine maritime du Québec*, ne cachent pas les méfaits de longues années d'oubli et suggèrent laconiquement des projets. Le ministère des Affaires culturelles manifeste un intérêt certain. Lors d'un premier colloque international sur « Les traditions maritimes au Québec » en 1984, on aura prouvé qu'une main-d'oeuvre spécialisée existe et qu'elle est désireuse d'aller de l'avant. Toutefois les équipes sont faibles, les projets d'envergure sont peu nombreux et les moyens sont souvent dérisoires. Nombre de travaux menés par le ministère des Affaires cuturelles sont à toute fin pratique connus de quelques personnes seulement.

On parle peu des liens entre le patrimoine maritime et les activités. De plus, les centres de recherche ne sont pas des plus actifs en ce qui a trait à l'histoire et à l'économie maritimes. Les publications scientifiques dans ces domaines sont relativement peu nombreuses. Quelques articles spécialisés paraissent assez régulièrement mais ces textes sont avant tout descriptifs. Peu de travaux de synthèse paraissent, du genre du monumental ouvrage de Jean-Claude Lasserre, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*. Dans les grandes revues mondiales où l'on recense régulièrement les activités maritimes dans le monde, le Québec et le Saint-Laurent sont désespérément absents et certaines multinationales continuent d'entretenir les vieux clichés de la fermeture des ports du Saint-Laurent l'hiver. Dans l'enseignement obligatoire à tous les niveaux, on parle finalement assez peu du Saint-Laurent.

Les musées du Québec qui ont des collections maritimes (Musée de l'île Sainte-Hélène, Musée maritime Bernier à l'Islet, Musée de la Pocatière, Musée de la mer à Rimouski, Musée régional de Gaspé, Musée de Havre-Aubert, pour mentionner les principaux) travaillent isolément, n'ont guère de ressources à consacrer à la recherche ou de personnel préparé à ces tâches fondamentales. Ils doivent être loués de leur dynamisme et des efforts héroïques qu'ils font pour progresser, mais on ne saurait se satisfaire de la situation d'ensemble.

Il y a eu des réussites. Le « Salon du Saint-Laurent » en juin 1982, lors du colloque international sur le système Saint-Laurent/Grands Lacs, fut un immense succès. Plus de 25 000 personnes de la région de Québec et plus de 100 000 de Montréal et d'ailleurs, lorsque le Salon déménagea à *Terre des Hommes*, ont vu et bien accueilli l'exposition. D'autres plus récentes comme « Le Saint-Laurent et ses îles », à la maison Chevalier dans le Vieux-Québec, « La collection Lecouvie-Déry » à la Bibliothèque centrale de Québec et au centre culturel du Manoir à Notre-Dame-de-Grâce, les embarcations traditionnelles à la place Sainte-Foy, les peintures de Robinson à l'île Sainte-Hélène, pour ne mentionner que celles-là, ont été vivement appréciées.

Il existe un nombre impressionnant de films québécois de grande qualité sur le Saint-Laurent. Les Perrault, les Gosselin et bien d'autres, ont réalisé des documents exceptionnels. Malgré cela, le mouvement de mise en valeur du patrimoine maritime est lent et erratique. Les projets archéologiques de Parcs Canada ont soulevé un intérêt considérable mais surtout chez les spécialistes ou les passionnés. On ne saurait dire que le mouvement est solide, bien implanté, soutenu et très productif. Les lieux d'échanges, de débat, d'action, d'animation sont restreints, hésitants, cachés parfois. Des nouveaux projets d'envergure que sont la Maison des sciences et des techniques à Montréal et le Musée de la civilisation à Québec n'est venue encore aucune indication ferme d'intérêt pour la culture maritime ou pour la vie maritime sous l'un ou l'autre de ses nombreux aspects.

Le Projet Saint-Laurent, après avoir interrogé nombre de représentants des milieux intéressés et de la fonction publique, plutôt que de recenser les projets disparates en cette matière, croit plus opportun de souligner ce qui suit. C'est à la manière dont on soutient l'intérêt de la population et des milieux étrangers pour la vie maritime sur le Saint-Laurent, aujourd'hui et autrefois, qu'il faut mesurer notre capacité de reprendre en main cette richesse toujours extraordinaire et inédite. Comment espérer une relance des initiatives, un appui collectif indispensable, la participation des individus et des institutions, si l'on ne se soucie pas davantage de connaître et de montrer le Saint-Laurent, ce qui s'y fait, ce qui s'y est passé, ce qu'il a apporté ? Cette tâche est d'autant plus nécessaire qu'il y a bel et bien eu oubli du caractère maritime du Québec.

Dans l'état actuel des choses, il est difficile de fonder l'intérêt pour la vie maritime présente sur un patrimoine vivant et évocateur. Cependant, on peut espérer que l'intérêt croissant des Québécois pour le monde maritime se traduira par un plus grand souci du patrimoine maritime.

Ce qui s'impose, c'est sans doute de nouer des liens entre le Saint-Laurent, ressource naturelle et commerciale, et le Saint-Laurent, foyer d'histoire et de culture. Pour cette raison, le Projet Saint-Laurent souhaite qu'un éventuel organisme voué à la mise en valeur des richesses du fleuve accorde une grande attention aux projets culturels. Ils sont en quelque sorte la garantie de la participation de la collectivité aux projets la concernant au premier chef.

Photos: Gouvernement du Québec

Un Saint-Laurent mieux aménagé offrirait plus d'activités récréatives et touristiques à des prix abordables.

2.4 La récréation et le tourisme

Par nombre de traits, le Saint-Laurent et ses affluents constituent un potentiel récréatif et touristique tout à fait exceptionnel. Les eaux, leurs rives, les villes, villages et sites riverains, leurs habitants; la faune, la flore, les formations géologiques visibles, les forêts, les routes, l'architecture; les industries, les genres de vie, l'histoire, les sites archéologiques, les musées, les ports, la toponymie, les climats et les saisons, tout cela pourrait contribuer à faire de la voie laurentienne un trésor inépuisable pour les vacanciers. Il y en a pour les marins, pour les historiens, pour les cyclistes ou les campeurs, pour les passagers des divers moyens de transports, pour les amoureux de la nature, les sportifs et les curieux de tout ou de rien. Hôtels, pensions, terrains de camping, villes industrielles, lieux sauvages, ports de plaisance ou de pêche, pourraient alterner indéfiniment sur rivières et fleuve. On ne peut compter les occupations, les genres d'itinéraires de vacances ou de tourisme auxquels peut donner lieu le Saint-Laurent habité ou inhabité. Pour peu qu'on en sente l'attrait et qu'on y réserve le temps, le Saint-Laurent, mieux aménagé pour le tourisme, deviendrait accessible à un très grand nombre et aux coûts les plus acceptables.

2.4.1 Les activités

Des milliers d'amateurs, il est vrai, y pratiquent déjà la planche à voile ou la pêche. Le haut Saint-Laurent offre une grande diversité d'espèces de poissons d'eau douce, que recherchent nombre de pêcheurs sportifs de la région de Montréal en particulier. N'était la pollution actuelle qui limite la consommation du poisson capturé, on n'hésiterait sans doute pas à faciliter l'aménagement ou la fréquentation des lieux de pêche. Mais la pêche sportive pourrait s'étendre tout le long du Fleuve et du golfe et fournir les espèces les plus variées, de

l'éperlan au saumon, en passant par le maquereau, l'anguille, la morue, les poissons des cheneaux, les capelans, l'esturgeon, et combien d'autres encore. D'une manière générale, il semble que les touristes soient de plus en plus intéressés à ces pêches faites depuis les rives ou les quais, ou dans les embarcations appropriées. Les citoyens apprécient de mieux en mieux ces ressources halieutiques et en espèrent désormais de meilleurs bénéfices.

La flore laurentienne offre également un intérêt croissant. Par ailleurs, les populations variées d'oiseaux qui fréquentent les îles et les rives ont aussi leurs observateurs, bien qu'il n'existe encore que quelques aménagements appropriés. Plusieurs dizaines de milliers de chasseurs recherchent toujours certains oiseaux migrateurs. Mais, en dehors de la saison de chasse ou parallèlement à celle-ci, peuvent se développer les activités d'observation et de photographie. En fait, depuis quelques années, nombreux sont les Québécois ou les visiteurs qui découvrent les loisirs dans la nature et tendent à se rapprocher ainsi du Fleuve et de ses affluents, selon que le permettent leurs moyens et les aménagements. Ici et là quelques aménagements exemplaires ont été réalisés, qui attirent un grand nombre et permettent les occupations de loisirs les plus variées ; aires de stationnement dans le voisinage, trottoirs de bois et sentiers, sites de mise à l'eau d'embarcations, caches, guides, services sanitaires indispensables, instruments sportifs en location et autres, autant d'aménagements légers qui concourent à rendre plus accessibles le Fleuve et ses richesses.

Si l'on en juge par ce qui se passe aux États-Unis, en Ontario, et plus près de nous, au cap Tourmente depuis quelques années, les zones côtières érigées en réserves de faune ou en parcs naturels constituent des attractions puissantes pour une certaine clientèle touristique. Des études récentes affirment que, dans le bassin touristique du Québec, qui comprend les provinces limitrophes, la Nouvelle-Angleterre, le Midwest et la côte Atlantique jusqu'aux Carolines, de 25 à 30 % des gens partant en vacances rechercheraient des activités de plein air. Des parcs et des réserves de faune implantés le long du Saint-Laurent attireraient sûrement une partie de cette clientèle au Québec ; 25 % des vacanciers rechercheraient les sites et monuments historiques. Or, c'est précisément le long du couloir du Saint-Laurent que se trouve la plus forte concentration d'éléments de notre patrimoine historique et culturel : sites archéologiques, maisons anciennes, églises, moulins, etc. Les routes 132 et 138 relient ces sites depuis la frontière de l'Ontario.

Tous ces sites, tant historiques que naturels, peuvent aussi être rejoints par eau, soit par embarcation personnelle, soit par bateaux nolisés de diverses sortes, ce qui fournit un attrait de plus aux adeptes du nautisme et des excursions. La popularité grandissante des excursions de la Société linnéenne, dans les îles de Montmagny le printemps pour l'observation des oiseaux, dans l'estuaire du Saint-Laurent l'été pour l'observation des mammifères marins, démontre amplement l'intérêt de ces activités. Des activités plus nombreuses encore d'observation de la nature et des sites historiques dans la région de Montréal, dans les îles de Sorel, sur le Saguenay et en Minganie attireraient une large clientèle.

Les rives du Saint-Laurent et de plusieurs de ses îles comportent des plages de sable et des zones qui se prêteraient à la baignade, mais qui ne peuvent servir à cette fin à l'heure actuelle à cause de la pollution bactériologique. L'épuration des eaux redonnera à ces sites leur vocation perdue et à des milliers de Québécois la possibilité de pouvoir se baigner de nouveau en toute sécurité dans le Saint-Laurent. La plongée sous-marine est une autre des activités qui gagnerait sans doute en popularité si la qualité de l'eau était adéquate. Selon monsieur François Hamel, directeur général de la Fédération québécoise des activités subaquatiques :

> « Le Québec possède une source de revenu touristique intéressante par la spécificité et par la beauté marine de sa faune et flore, vivant en eau froide et salée. Le potentiel existant ne demande qu'à être développé et publicisé. »

Des eaux plus propres ne pourront que contribuer à développer le goût du nautisme chez les Québécois et à attirer de l'étranger les adeptes des sports aquatiques. Le Saint-Laurent et ses affluents navigables constituent une section importante du réseau nautique nord-américain. Il manque cependant un maillon majeur pour relier le Saint-Laurent à ce réseau : une canalisation permettant de franchir l'archipel de Montréal. Les embarcations de plus de 6 mètres peuvent emprunter la Voie maritime, mais elles deviendront vite un embarras au fur et à mesure que le trafic commercial augmentera. Les embarcations de petite dimension sont limitées dans leurs mouvements entre

l'amont et l'aval de Montréal. En plus de passages reliant les différents secteurs, le nautisme a besoin d'un réseau de points de services sur les rives, en particulier des ports d'attache, des rampes de mise à l'eau et des refuges d'urgence. Les ports d'attache et les rampes doivent être répartis en fonction de la distribution des populations de plaisanciers et des pôles touristiques importants, alors que des refuges d'urgence doivent se retrouver dans les sections les plus exposées aux intempéries.

L'ensemble du réseau proprement québécois peut se diviser grossièrement en deux secteurs de difficultés très différentes: l'amont et l'aval de Québec. L'amont est facilement navigable: la voie est plus étroite, le balisage abondant et les données bathymétriques nombreuses. On compte de plus 61 ports de plaisance dans ce secteur, ports qui constituent autant de points d'escale sécuritaires où les navigateurs de passage peuvent trouver refuge à l'approche d'un grain[1]. Par contre, en aval de Québec, les conditions de navigation sont beaucoup plus difficiles, avec le jeu des marées, les fetchs importants et la température capricieuse de l'estuaire et du golfe. C'est là un défi pour des navigateurs aguerris. Il faut cependant qu'ils puissent compter sur un réseau de refuges et d'installations portuaires bien répartis le long des deux rives. En plus de satisfaire le besoin de sécurité, de telles installations permettent aux navigateurs de mettre pied à terre et de visiter la région environnante. C'est là un élément essentiel d'un tourisme nautique profitable aux riverains.

Il faut enfin souligner l'intérêt de développer, outre les excursions brèves, les croisières commerciales dans l'ensemble du système Saint-Laurent/Grands Lacs[2]. À l'heure actuelle, quelques lignes étrangères remontent ou descendent le Saint-Laurent pour une escale à Québec et quelquefois à Montréal. À part la visite de ces deux villes, il y a peu de retombées au Québec. La plupart de ces navires sont d'un gabarit tel qu'ils ne peuvent accoster aux petits quais existants en aval de Québec. De telles croisières ne sont donc pas axées sur le Saint-Laurent et le Saguenay, comme l'étaient les croisières d'antan de la compagnie Clarke ou de la Canada Steamship.

Pour monsieur Guy Parent, directeur des services touristiques à la Société d'expansion économique du Saguenay, la difficulté de convaincre les capitaines d'accoster à Chicoutimi, et donc d'y dépenser un certain montant d'argent, dépend essentiellement de la surtaxation

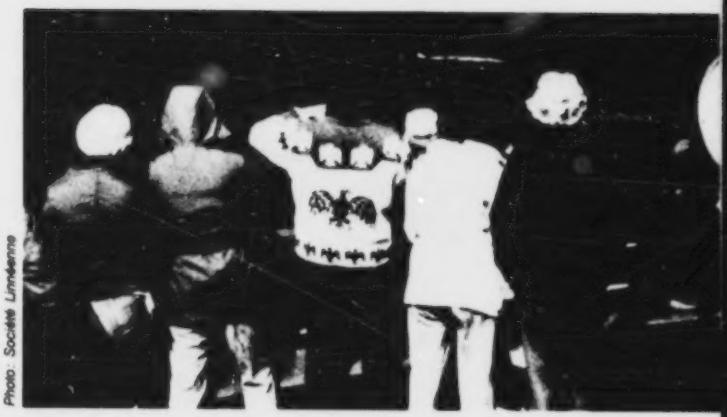


Photo: Société Linnéenne

des bateaux étrangers, qui incite leurs propriétaires à rester au large. Le résultat de cette mesure anti-économique est simple: les touristes étrangers viennent prendre au Saguenay ce qu'il a de meilleur, le paysage grandiose, sans que la région puisse profiter de retombées économiques intéressantes, parce que les passagers, généralement assez fortunés, restent à bord. La Corporation de promotion économique de la Baie-des-Ha! Ha! renchérit sur ce point, lorsqu'elle écrit dans un mémoire:

> « Les mêmes difficultés s'appliquent aussi au développement des croisières privées qui est limité tant par les coûts exorbitants exigés que par les difficultés bureaucratiques pour l'obtention des papiers nécessaires (...) Un autre exemple frappant sont les difficultés rencontrées dans la simple mise sur pied par des entrepreneurs locaux d'un service de mini-croisières. En fait, les exigences gouvernementales sont d'un nombre et d'une dureté exagérés. »

Il semble qu'il serait opportun de réexaminer la possibilité de relancer des croisières sur le Saint-Laurent et le Saguenay. Des navires d'un gabarit réduit (autour de 5 000 tonnes), pouvant accommoder de 200 à 300 passagers, pourraient accoster à plusieurs quais le long des rives. L'animation dans ces croisières serait axée sur le patrimoine historique et culturel et sur les attraits naturels du Saint-Laurent, de ses îles et de ses rives. De tels navires pourraient aller chercher directement une clientèle autour des Grands Lacs et faire découvrir cette région aux touristes de l'extérieur.

---

1. BORDELEAU, Jean (1983), *Le Nautisme*. Document préparé pour le Projet Saint-Laurent par le MLCP.
2. GILLET, C., MARIER, P., CHARRON, B., LAFEUILLE, G., CASSAING, M., GRENIER, J., MATTEWS L. et LUCAS-GIRARDVILLE, J.-M. (1980), *Les croisières au Québec*. Québec, ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, Service du programme de développement touristique, 243 p.

En plus des passagers logés à bord, ces navires pourraient accommoder aussi piétons et cyclistes qui désirent utiliser le bateau comme un relais entre deux ports côtiers. Des trajets reliant la Gaspésie, les îles de la Madeleine, Anticosti, la Côte-Nord, le Labrador et le Saguenay seraient peut-être à développer[1]. Les études de marché font état de l'intérêt de la population envers telles formes de voyages que sont les croisières sur le Saint-Laurent. Pourquoi d'ailleurs ne pas tenir compte de notre voisinage des Grands Lacs (les chutes Niagara, les Mille-Isles, etc) et considérer des croisières estivales d'une semaine, de Thorold ou Port Weller à Chicoutimi par exemple?

En plus de croisières commerciales élaborées, on pourrait organiser des excursions d'une journée autour de différents centres d'intérêt avec des bateaux sécuritaires, spécialement conçus, capables de transporter confortablement de 50 à 100 passagers, à l'abri des intempéries lorsqu'il le faut.

Que ce soit sur les lacs à l'ouest de Montréal, dans les îles de Sorel ou de Montmagny, autour de l'île d'Orléans, à l'embouchure du Saguenay, aux îles de Mingan ou sur la basse Côte-Nord, on pourrait songer à des excursions thématiques durant l'été et une partie de l'automne. Ce type de service existe déjà de façon éparse le long du Saint-Laurent, mais l'information à ce sujet circule peu et les embarcations utilisées ne sont pas toujours adéquates. Un peu d'animation spécialisée ferait de ces excursions une expérience beaucoup plus enrichissante. Il faut le souligner, touristes ou vacanciers sont fréquemment en quête d'informations ou de guides divers concernant les richesses naturelles ou culturelles du Saint-Laurent.

En somme, la situation peut se résumer comme suit. L'ensemble du couloir du Saint-Laurent, y compris le Saguenay, le Richelieu et l'Outaouais, offre un potentiel exceptionnel pour la pratique d'activités de plein air de toutes sortes pendant la plupart des mois de l'année. Pour réaliser ce potentiel, il faut protéger et aménager les sites les plus propices, en faciliter l'accès aux usagers tout en tenant compte des besoins de conservation, ce qui suppose des aménagements physiques légers. Pour favoriser le nautisme, il faut des rampes de mise à l'eau, des ports de plaisance avec services et des refuges d'urgence. Les services aux clients, tels que le transport et l'hébergement devraient le plus souvent être laissés à l'entreprise privée. Mais celle-ci ne pourrait vraisemblablement le faire sans une aide de l'État car les investissements de départ seraient importants et ces services ne seraient rentables qu'à plus ou moins long terme dans certains cas.

2.4.2 Les intervenants

Dans le secteur de la récréation et du tourisme, comme dans les autres secteurs maritimes, les acteurs sont nombreux: gouvernement du Canada, gouvernement du Québec, municipalités régionales de comté (MRC), municipalités, organismes privés et individus. Parcs Canada, le Service canadien de la faune et Tourisme Canada, dans le cadre de leurs mandats, se préoccupent de la conservation et de la mise en valeur de sites remarquables transformés en parcs ou en réserves fauniques.

Au Québec, la récréation de plein air et la conservation de la faune relèvent du MLCP. Entre autres choses, le MLCP doit établir graduellement un réseau de parcs de conservation ou de récréation, ainsi qu'un réseau de réserves fauniques; il lui revient d'implanter une politique des services au public pour la pratique de ces activités de récréation. Le ministère peut agir directement ou déléguer ces tâches à des individus, organismes ou gouvernements locaux (concessionnaires, pourvoyeurs, ZEC, MRC, etc.). Mais cela n'empêche pas des interventions directes d'autres ministères. Le ministère de l'Environnement est intervenu à l'île Sainte-Thérèse; celui de l'Énergie et des Ressources administre plusieurs centres de nature, notamment ceux de Duchesnay et des Palissades dans Charlevoix. Quant au ministère des Affaires culturelles, il lui revient de voir à protéger et à mettre en valeur le patrimoine culturel. Ses interventions touchent en majeure partie des lieux du couloir laurentien. À d'autres ministères encore, tel celui de l'Industrie et du Commerce et celui du Tourisme, il appartient de produire du matériel d'information ou de publicité et de s'occuper des infrastructures. Pour leur part, les municipalités et les municipalités régionales de comté gèrent des services et des équipements provenant souvent des autres gouvernements. Enfin, nombre d'organismes privés ou d'individus offrent des services de récréation et de tourisme; les « zones d'exploitation contrôlée », les ports de plaisance et les entreprises d'excursions ou de croisières en sont des exemples.

1. LECLERC, Réjean (1982), *Devis d'étude en vue d'établir un ou des services de croisières sur le fleuve Saint-Laurent*. Québec, Projet Saint-Laurent, 4 p.

Pareille multiplicité d'intervenants n'est pas en soi troublante. Elle atteste même du grand nombre des intéressés. Toutefois, la cohérence des responsabilités n'est pas toujours servie par l'évolution empirique ou l'empiétement des champs d'action. On a constaté que des projets intéressants s'étaient heurtés assez fréquemment ou bien aux incertitudes quant au champ de responsabilité des nombreux intervenants ou bien à des difficultés administratives. Le Projet Saint-Laurent en est venu à souhaiter vivement que soit revue l'économie d'ensemble des intervenants en matière de récréation et de tourisme ou, à tout le moins, que soit facilitée la concertation des responsables, car il y va non seulement des projets dans ce secteur mais aussi de la possibilité d'améliorer le dialogue concernant et ce domaine et plusieurs autres qui touchent à la mise en valeur du Saint-Laurent.

Nous n'avons pas voulu reprendre ici ce qui a été dit de l'histoire culturelle qui se rattache au Saint-Laurent, mais il est clair que les très nombreux témoins du couloir laurentien font partie du potentiel touristique. Que dire aussi des routes et sentiers et de leur balisage, de la gastronomie, des institutions de toutes sortes autour desquelles s'organisent une infinité d'itinéraires et d'activités de vacances ou de tourisme? Il est certain que ce sont là des atouts importants de la fréquentation du Saint-Laurent, de la connaissance qu'on acquiert à son sujet, des opinions qu'on entretient sur lui, tant chez les Québécois que chez les visiteurs. Selon monsieur Lucien Harvey, maire de La Malbaie,

> « On peut retenir comme mesures minimales l'implantation de haltes routières à vocation panoramique ainsi que la mise en place d'une signalisation routière adéquate, orientant les visiteurs vers les curiosités et attractions naturelles et culturelles ».

Il touche à l'un des signes les plus révélateurs des difficultés dans la mise en valeur d'un tout complexe lorsque l'on n'est pas habitué à considérer ce tout. Suggérons-le, peut-être est-ce là un des problèmes majeurs de la mise en valeur du Saint-Laurent: perdre de vue la valeur et l'importance des actions complémentaires habituellement confiées à des réseaux différents.

Le Saint-Laurent a fait l'objet de nombreux inventaires et de nombreuses études, mais on s'est plutôt rarement penché sur des travaux de synthèse permettant de tirer profit des informations dispersées et disparates. De la même façon, dans l'un ou l'autre des domaines du commerce, du patrimoine, de la faune, du tourisme, on a fait preuve d'initiative. Mais rarement a-t-on réussi à conjuguer les efforts entre les responsables, alors que la réalité n'est pas aussi divisée que le sont les professionnels ou les spécialistes. Or, quand on parle de mise en valeur, on vise autant le progrès dans l'un ou l'autre domaine que la complémentarité et l'entraide dans le choix des solutions aux problèmes; on vise autant le bénéfice dans chaque type d'activité que la satisfaction du plus grand nombre, quel que soit son champ d'intérêt. C'est dire qu'on ne peut négliger indûment la concertation des efforts sans s'exposer tôt ou tard à un rattrapage par trop onéreux. Il n'est jamais possible de tout faire en même temps. À force de se concentrer sur un seul aspect, ou isolément sur tel ou tel aspect, on finit nécessairement par rendre extrêmement ardue la solution des problèmes d'ensemble.

À mesure que le Projet Saint-Laurent a étendu ses investigations à d'autres domaines que celui du commerce maritime, non seulement a-t-il vu se multiplier les exemples de champs d'action où les concertations paraissaient faibles, mais encore a-t-il vu grandir les avantages d'établir des ponts entre les milieux intéressés. L'exploitation commerciale ne pourrait progresser longtemps si elle devait systématiquement ignorer les problèmes de la qualité des eaux; la récréation et le tourisme ont tout à gagner de la mise en valeur du patrimoine et d'une association avec les responsables des réseaux routier et ferroviaire, et vice versa.

Bien sûr, les juridictions gouvernementales multiples souvent coordonnées de façon empirique et aléatoire constituent-elles une difficulté majeure. Mais il y a fort à parier qu'une meilleure coordination au Québec apporterait déjà une grande efficacité aux initiatives heureuses que fait naître une reprise d'intérêt envers les richesses naturelles, culturelles et commerciales qu'abrite le Saint-Laurent. Mais nous devrons revenir sur cela, dans la troisième partie de ce rapport. Aussi, examinons dès maintenant la question de l'hydro-électricité.

Photo : Hydro-Québec

L'importance du débit du Fleuve a favorisé l'implantation de nombreuses centrales. La puissance actuelle de Beauharnois est de quelque 1 600 000 KW et elle pourrait être augmentée de 50 000 KW.

2.5 L'hydro-électricité

Le temps l'aura fait oublier, l'aménagement du Saint-Laurent doit beaucoup au harnachement hydro-électrique. Alors que l'on hésitait encore à mettre en branle la modernisation des canaux et des écluses et alors que les obstacles de toutes sortes menaçaient les projets concernant le transport maritime, les promoteurs de l'hydro-électricité du Saint-Laurent, jugeant le potentiel tout a fait exceptionnel, prirent les devants et démontrèrent les nombreux avantages à domestiquer une bonne partie de ces eaux, été comme hiver.

À d'autres égards, il est vrai, le Saint-Laurent est apparu aussi comme un obstacle au transport de l'électricité, mais l'obstacle a été vaincu. Les réalisations démontrent à l'envie qu'à surmonter les grands défis on acquiert compétence, fierté... et bénéfices. Les réussites d'Hydro-Québec honorent les Québécois. Elles témoignent certes des audaces dont il faut faire preuve dans la mise en valeur du Saint-Laurent. Mais elles incitent surtout à élire Hydro-Québec parmi les principaux partenaires de cette mise en valeur.

D'une extrémité à l'autre du Québec, le Saint-Laurent présente un faible dénivelé d'à peine une vingtaine de mètres, qui se retrouve en grande partie en amont de Montréal. C'est dans cette région, notamment aux ressauts de certains rapides, que l'importance du débit du Fleuve a favorisé (Beauharnois, Les Cèdres), ou pourrait favoriser (Archipel) l'implantation de centrales. La puissance actuelle de Beauharnois est de 1 593 160 KW et pourrait être augmentée de 50 000 KW, alors que celle des Cèdres est de 162 000 KW et pourrait être augmentée de 15 à 25 000 KW. Quant au projet Archipel, il représente une puissance potentielle de 600 000 KW. L'intérêt de ces centrales est qu'elles sont au coeur d'une région consommatrice et que, par conséquent, elles nécessitent un minimum de lignes de transmission pour rejoindre les clients. Le couloir laurentien, on le sait, constitue le principal lieu d'implantation humaine et industrielle du Québec et, par conséquent, le grand foyer de la demande d'énergie électrique.

Cette concentration de la charge, de même que les facilités de circulation fluviale, maritime, ferroviaire et routière, agissent sur la localisation de centrales dont l'aménagement n'est pas lié à l'impératif physique de la chute d'eau ou du débit. Ainsi, dans le cas des centrales thermiques et nucléaires, le Saint-Laurent facilite l'approvisionnement en combustible (ex.: mazout lourd à Tracy, et probablement méthane ou charbon sur d'autres sites) et le transport des pièces lourdes des centrales. Le Saint-Laurent fournit également l'eau de refroidissement à Tracy et à Gentilly.

Les plus grands potentiels hydro-électriques, aménagés ou pas, se retrouvent dans les grands bassins secondaires du Saint-Laurent, localisés sur la rive nord, alors que la demande se situe sur la rive sud et, de plus en plus, aux États-Unis. Il faut donc que cette énergie franchisse le Fleuve d'une façon ou d'une autre. Faire franchir le Saint-Laurent aux lignes de transmission pose de sérieux problèmes. Dans certains cas, la distance entre les rives constitue la difficulté principale; dans d'autres, c'est la densité des populations riveraines ou les valeurs esthétiques et patrimoniales des zones impliquées. Par ailleurs, il importe de tenir compte de la navigation et des glaces.

Afin d'assurer la libre circulation des navires sur le Saint-Laurent, il faut un dégagement minimal de 50 mètres. Si on choisit le câble sous-marin, il faut le protéger des actions des glaces de rive et le mettre à l'abri des accrochages par les navires qui sillonnent le fleuve. Jusqu'ici, les traversées entre les deux rives ont été aériennes et ont coûté de 20 à 30 millions de dollars chacune. Le câble sous-marin a été utilisé pour relier l'île d'Orléans à la côte de Beaupré, l'île aux Coudres à la côte de Charlevoix, l'Isle-Verte et l'île aux Grues à la rive sud. Dans tous ces cas, les câbles ne traversent pas le chenal principal de navigation commerciale si ce n'est entre l'île aux Coudres et la côte de Charlevoix. Une vingtaine de traversées du fleuve existent en ce moment.

Selon le programme d'équipement actuel et compte tenu de la priorité accordée aux projets favorisant la vente de surplus d'énergie, les projets suivants sont envisagés:

— le doublement de la traversée existante de la ligne 7042 (Châteauguay-Chénier);

— le doublement de la traversée de la ligne 7002 à Tracy ou Carignan, entre les jonctions « J » et « K »;

— la construction d'une nouvelle traversée quelque part entre Québec et Trois-Rivières, le site restant à déterminer;

— une traversée sous-marine quelque part entre Rivière-du-Loup et Rimouski, afin de relier la Côte-Nord et le Bas-du-Fleuve. Un tel câble poserait toutefois de sérieux problèmes techniques;

— une traversée entre la Gaspésie et les îles de la Madeleine.

Hydro-Québec est le plus grand propriétaire foncier au Québec, après le gouvernement. Ses principales propriétés le long du Saint-Laurent se situent en amont des centrales Les Cèdres et Beauharnois (plus de 2 000 hectares pour les seuls bassins et sous-bassins de sédimentation du canal); elles se retrouvent aussi aux sites des centrales de Tracy (140 hectares) et de Gentilly (200 hectares). Sous les lignes de transport qui traversent le fleuve, Hydro-Québec est rarement propriétaire des lots riverains: elle y est le plus souvent titulaire de servitudes et de baux emphytéotiques. De même, elle loue de larges superficies du fleuve situées en face de ses centrales de Tracy (environ 25 hectares) et de Gentilly (environ 200 hectares). Les propriétés d'Hydro-Québec sont a priori destinées à son usage exclusif. Une grande variété d'utilisations secondaires, compatibles avec les activités de l'entreprise, sont toutefois tolérées sous les lignes (agriculture, activités récréatives, etc.) et sur les terrains en amont des centrales (villégiature, parcs, aménagements fauniques comme ceux de Canards Illimités dans les sous-bassins du canal de Beauharnois).

Comme nous l'avons déjà souligné, ce sont les affluents de la rive nord du Saint-Laurent qui présentent le plus fort potentiel de production d'énergie hydro-électrique. Plusieurs aménagements importants sont déjà en place et affectent de façon significative le Saint-Laurent et ses ressources. En effet, les barrages érigés à des fins hydro-électriques jouent un rôle important dans la régularisation des rivières et par conséquent des apports d'eau au fleuve. Les barrages et les modifications de cours d'eau bloquent le passage des poissons ou détruisent des sites de frai. Des aménagements spéciaux comme des passes migratoires doivent alors être effectués afin de faciliter la montée des poissons; des grillages doivent aussi empêcher les poissons qui redescendent d'être happés dans les turbines des centrales.

À la recherche d'une plus grande rentabilité économique, on propose souvent de détourner les eaux de certains bassins ou de certaines rivières afin de les concentrer dans un seul cours d'eau, sur lequel s'échelonneront plusieurs centrales. Nonobstant les avantages de l'hydro-électricité, l'impact écologique peut être assez grave sur les bassins altérés. Il sera particulièrement néfaste sur la Côte-Nord, si l'on y détourne des rivières à saumons. De plus, les estuaires tant des rivières détournées que des rivières augmentées sont affectés par une modification des apports d'eau et de nutriments en suspension. Leur fonction d'habitat privilégié des poissons et des mammifères marins peut ainsi être profondément altérée. Un cas mondialement connu de ces conséquences aura été la disparition quasi totale du potentiel de pêche de l'estuaire du Nil après la construction du barrage d'Assouan. Au Québec, la pêche commerciale qui se pratique dans le golfe et l'estuaire est une industrie importante et l'on doit veiller à ce que les développements hydro-électriques ne soient pas la cause du déclin ou même de la disparition de certaines espèces, notamment du saumon. Sa survie dépend d'abord de la préservation des rivières essentielles à sa reproduction; les rivières de la Côte-Nord, de la Gaspésie, de l'île d'Anticosti et de l'estuaire jusqu'à Donnacona sont toutes de ce groupe. On soupçonne que la diminution dramatique de la population de bélugas dans le Saint-Laurent, par exemple, est reliée non seulement à la pollution mais aussi à l'appauvrissement de certains estuaires comme la zone Manic-Outardes.

Il importe donc, avant de se lancer de nouveau dans de grands projets d'aménagement dans cette région qu'Hydro-Québec, de concert avec le gouvernement et les chercheurs universitaires, développe une connaissance approfondie de l'écologie du littoral et des estuaires de même que des interactions entre les rivières et la mer. L'analyse de l'impact d'un projet particulier n'en sera que simplifiée par la suite.

Par ailleurs, il est un vaste projet dans la région de Montréal qui comporte plusieurs aspects originaux: le projet Archipel. En 1976, le Comité fédéral-provincial de régularisation des eaux concluait à l'impossibilité d'éliminer les inondations dans la région de Montréal, à cause des coûts prohibitifs des travaux nécessaires aux rapides de Lachine. En 1979, le projet Archipel naissait de l'idée qu'une capacité d'évacuation supplémentaire aux rapides de

Lachine pourrait être fournie par un aménagement hydro-électrique à cet endroit. Dès lors, le projet Archipel se définissait comme un projet intégré de développement touchant trois volets: l'hydro-électricité, la régularisation des eaux et l'aménagement des rives et des cours d'eau.

Le 19 avril 1984, un rapport était déposé au Conseil des ministres en vue de la poursuite de l'étude de faisabilité au cours des années 1984-1985 et 1985-1986. Plus récemment, au moment de l'ouverture de la session parlementaire, le 16 octobre 1984, le premier ministre du Québec indiquait la volonté du gouvernement d'aller de l'avant. Il mettait en relief l'importance prise par l'aménagement des rives et des cours d'eau au bénéfice de la fréquentation des nouveaux espaces d'eau par la population et les visiteurs et au bénéfice de la qualité des eaux. Jusqu'où ira-t-on dans la régulation des eaux et dans la construction d'une centrale hydro-électrique? Nul ne le sait encore. On attend les consultations publiques et les décisions gouvernementales qui suivront l'exposé détaillé du projet.

Quoi qu'il en soit, un tel projet de parc, tant par ses objectifs que par les sites et les populations qu'il touche, s'avère d'une importance majeure pour la grande région de Montréal et pour une zone très sensible du fleuve. L'approche intégrée, fondée sur une connaissance approfondie des impacts, ne peut qu'être citée en exemple. Elle illustre la concertation souhaitée par le Projet Saint-Laurent dans toutes les entreprises de mise en valeur.

2.6 La pêche commerciale

Le Québec participe depuis toujours à l'industrie de la pêche et ce pour une raison fort simple: le golfe du Saint-Laurent compte parmi les zones extrêmement riches en poisson, riches en espèces, riches en quantités, riches en traditions. Les premières fréquentations de la côte Atlantique et du golfe ont pris forme autour de l'exploitation des grands bancs et des côtes, à cause de l'abondance étonnante du poisson.

On sait mieux aujourd'hui combien le climat et ses variations de même que les particularités géographiques des lieux fournissent aux espèces des conditions exceptionnelles de reproduction et d'alimentation. Un puissant cycle fort original de renouvellement du plancton et d'oxygénation de même que la remontée périodique des eaux profondes riches en susbtances nutritives constituent un environnement des plus favorables aux espèces résidentes et migrantes. La vaste échancrure protégée du golfe est dotée d'un relief sous-marin où s'étendent plusieurs immenses gouttières et où se distinguent bien des zones de températures propices à la vie planctonique. Même l'hiver contribue à alimenter les ressources halieutiques. Encornet, goberge, hareng, saumon, esturgeon, thon, morne, plie, aiglefin, éperlan, homard, crevette, maquereau, sébaste, limande, poulamon, c'est par dizaine que l'on compte les espèces commerciales de poissons, de crustacés, de coquillages.

Le chiffre d'affaires des pêches commerciales au Québec dépasse déjà largement les 100 millions de dollars chaque année et augmente à mesure des progrès dans la transformation.

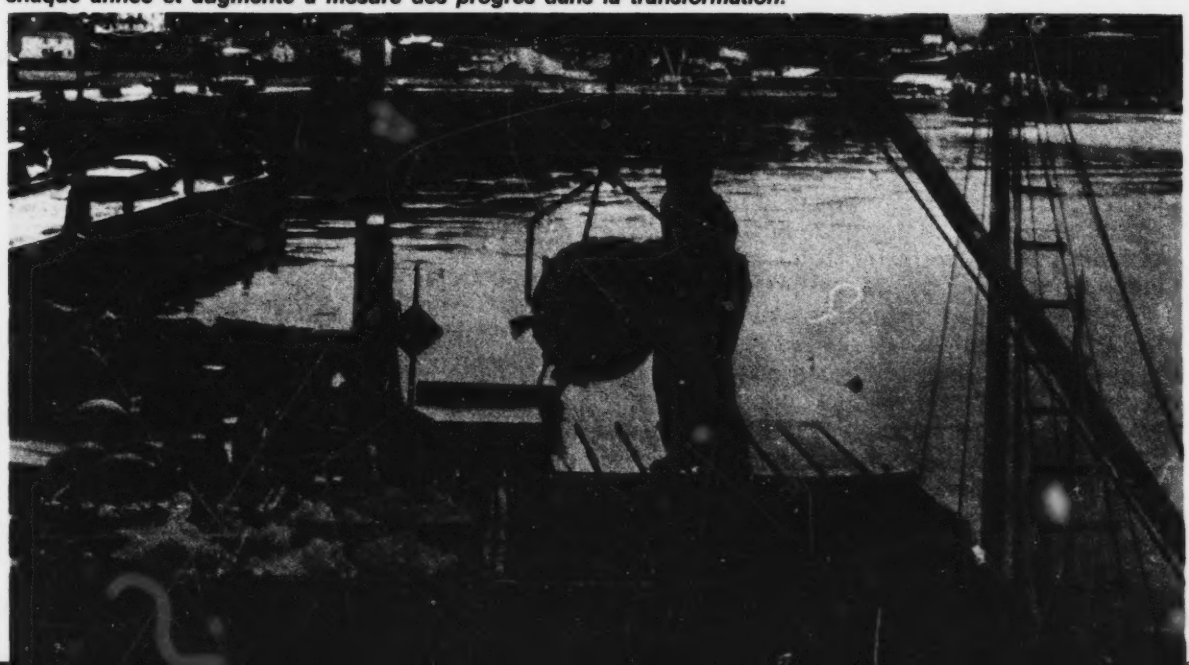


Photo: Gouvernement du Québec

En 1980, à l'échelle mondiale, les débarquements de produits marins s'élevaient à 72 millions de tonnes métriques. Quelque 60 % de ces débarquements provenaient des eaux tempérées du Nord du Pacifique et de l'Atlantique où l'on retrouve de larges plate-formes continentales très productives[1]. Le golfe Saint-Laurent, on l'a déjà dit, fait partie d'une de ces zones extrêmement riches. En 1977, le Canada a décidé de proclamer sa juridiction jusqu'à 320 km (200 mi) des côtes afin de mieux gérer la ressource et d'en réserver l'exploitation aux Canadiens.

Récemment, le Canada obtenait un jugement favorable dans l'ensemble quant à sa juridiction sur le banc Georges, où s'est développée notamment une exceptionnelle pêche aux pétoncles, qui compte parmi les mieux rémunérées avec celle du hareng. Les débarquements canadiens sur la côte Est, qui avaient fléchi à moins d'un million de tonnes en 1972, se sont redressés depuis 1977 pour se maintenir autour de 1,2 million de tonnes métriques. La grande part de ces débarquements appartient à la Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, qui se partagent à peu près également 80 % des prises. Vient ensuite le Nouveau-Brunswick, dont proviennent de 12 à 15 % des prises. Le Québec en fournit de 6 à 8 % et l'Île-du-Prince-Édouard, 2 %.

Les débarquements québécois ont atteint un sommet de 117 000 tonnes métriques en 1970, ce qui représentait 10,7 % des captures de l'Est du Canada. Puis ce fut la chute graduelle jusqu'en 1976, année où les captures furent de 38 000 tonnes, soit à peine 4,8 % des prises dans la région. Depuis 1977, un redressement s'est opéré et, en 1982, les débarquements ont atteint 79 000 tonnes, soit 7,3 % du total de l'Est.

Les prix, cependant, ont considérablement changé. Alors que les volumes records de 1970 avaient une valeur au débarquement de 11 millions de dollars, ceux de 1982 avaient une valeur de 50 millions de dollars. Bien qu'il s'agisse de chiffres en dollars courants, il est manifeste que la valeur des prises s'est accrue. Par ailleurs, à la lumière de ces quelques indications, on comprend mieux l'importance économique des pêches commerciales au Québec, dont le chiffre d'affaires dépasse déjà largement les 100 millions de dollars chaque année et augmente à mesure que surviennent les progrès dans la transformation.

Le nombre de pêcheurs a fluctué considérablement d'année en année. Il a atteint un sommet de 6 460 en 1975 pour redescendre à 4 700 environ en 1982, puis il a remonté à plus de 5 000. Notons cependant que les deux tiers de ces emplois ont une durée de moins de cinq mois. Les travailleurs en usine, quelque 4 000 personnes, ont connu les mêmes fluctuations en nombre et en jours de travail. La Côte-Nord continue cependant de présenter un déséquilibre entre le nombre des pêcheurs et le nombre des travailleurs en usine. Alors qu'elle compte environ 28 % des pêcheurs du Québec, elle n'a que 8 % des emplois à l'usine.

Si l'on considère maintenant l'équipement de pêche, le Québec comptait, en 1981, 2 452 embarcations motorisées. Seulement 27 embarcations avaient plus de 20 mètres, et 6 plus de 27 mètres de longueur ; les petites embarcations on le sait, sont particulièrement nombreuses sur la Côte-Nord. Néanmoins un millier de bateaux avaient plus de 17 mètres. Une forte proportion des pêcheurs de la Gaspésie et la plupart des pêcheurs de la Côte-Nord pratiquent la pêche côtière. Pour eux, la plus grosse embarcation économiquement viable semble être le bateau de 12 à 14 mètres. Par contre, pour les pêcheurs qui fréquentent le golfe, le chalutier moyen de 18 mètres ou plus semble plus adapté. Enfin, pour sortir du golfe, les bateaux de plus de 30 mètres sont préférables.

La portion relativement faible des débarquements québécois et la courte saison reflètent le fait que les pêcheurs se sont presque exclusivement limités jusqu'ici à l'estuaire et au golfe. Les glaces de dérive dans le golfe l'hiver réduisent de façon significative la saison de pêche. De plus, la population de poissons et autres fruits de mer du golfe a des limites biologiques naturelles qui ne peuvent être dépassées.

Afin de gérer efficacement un territoire de pêche, il faut bien connaître les habitats et leur potentiel ainsi que l'écologie et la dynamique des populations des diverses espèces exploitées. Cela permet de définir les quotas annuels de prises, la saison de récolte et la technologie la plus adéquate pour protéger les habitats et la régénération des stocks, sinon d'améliorer les techniques de pêches et de traitement des

1. Council on Environmental Quality et U.S. Department of State (1980) *The Global 2000 Report to the President*, 766 p.

chairs. D'où l'importance des recherches et des expertises en ces matières. Il s'agit d'un domaine complexe, d'autant que plusieurs espèces sont particulièrement mobiles et migrent entre le golfe et l'Atlantique. Le déclin de certaines espèces, le hareng et le sébaste par exemple, est l'objet de préoccupations.

Par contre, des recherches écologiques dans les années 1960 ont permis de découvrir des populations importantes de crevettes, de pétoncles et de crabes dans le golfe et l'estuaire et de diversifier ainsi les débarquements avec des espèces de luxe.

Le MLCP fait des efforts considérables depuis des années pour garder les plus importantes rivières à saumon. Il protège et aménage des sites de frai, élève de jeunes saumoneaux et aménage des passes. Malheureusement, ce ne sont pas toujours les Québécois qui récoltent le fruit de ces labeurs. Au début des années 1970, des pêcheurs européens ont découvert par hasard le lieu d'engraissement des saumons au large du Groenland et pendant quelques années y ont pratiqué un chalutage intensif jusqu'à ce qu'un accord international vienne limiter cette ponction désastreuse.

En 1972, le gouvernement d'Ottawa a interdit la pêche commerciale du saumon dans l'estuaire du fleuve et aux abords des rivages du Québec et du Nouveau-Bruswick. On a aussi versé aux pêcheurs des compensations financières. Néanmoins, on estimait en 1976 à plus de 5 000 tonnes par année les captures illégales. Le Québec a pour sa part sévèrement réglementé la pêche sportive.

La réglementation fédérale ne s'applique pourtant pas à Terre-Neuve, où les prises de 1981 s'élevaient à 2 000 tonnes. Les populations autochtones poursuivent leur pêche d'alimentation. Le contingentement à plus de 1 000 tonnes annuelles des prises aux abords du Groenland est souvent jugé trop lourd, compte tenu de la situation. Le braconnage n'a évidemment pas disparu.

Au total, on s'inquiète vivement de la reconstitution des stocks. On s'est donc tourné vers la pisciculture. À Tadoussac et près de Frédéricton, par exemple, car la pratique existe en plusieurs autres lieux, on élève des smolts ou tacons, c'est-à-dire des saumons de trois printemps, que l'on laisse alors entreprendre leur avalaison vers la mer. Au nord de Halifax et en quelques autres endroits, mais à des fins immédiatement commerciales cette fois, on pratique l'aquaculture; près de Halifax, on a même entrepris l'élevage à partir d'oeufs importés de la côte du Pacifique.

L'industrie québécoise et canadienne du poisson s'appuie depuis longtemps sur les marchés du salé et du fumé dans les pays de la Méditerranée, de l'Amérique centrale ou des Antilles. Elle a risqué la sclérose en négligeant trop longtemps la modernisation de la flotte, des techniques et des usines de transformation. Depuis quelque temps, le Québec a entrepris un vaste programme de relance et de modernisation. Il s'est doté, au printemps de 1982, d'une réglementation concernant la qualité des produits marins, dont l'application est commencée. S'il est prématuré de juger les résultats obtenus, il ne l'est pas d'inciter le Québec à accélérer le développement de ses flottes et des infrastructures de transformations secondaire et tertiaire des produits de la pêche. Entre autres choses, il y a lieu d'encourager le développement de la grande pêche hauturière et la participation fortement accrue du Québec à l'exploitation de la zone économique des 320 km (200 milles) côtiers.

Entre 1976 et 1982, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, en vertu d'un programme d'aide financière à la construction de bateaux de pêche, a participé au financement de 167 unités de pêche, dont 135 nouvelles constructions de 14 à 26 mètres de longueur. Sur la basse Côte-Nord, la flotte s'est accrue de 68 bateaux de 14 à 20 mètres de longueur. Sachant qu'un crevettier de 24 mètres bien équipé d'appareils électroniques coûte aisément un million de dollars à construire et que son opération quotidienne peut atteindre 2 000 $, dont 400 à 500 $ en carburant, on peut juger de l'importance de l'effort financier consenti par tous les intéressés, effort qui s'est poursuivi au cours des dernières années.

Par ailleurs, on ne doit pas oublier que l'aménagement rationnel de l'ensemble des espèces de valeur commerciale nécessite une connaissance approfondie du milieu marin et de l'écologie des populations de poissons, connaissance qui ne peut s'acquérir que par un programme continu de recherches en océanologie et en écologie marine. Jusqu'à maintenant, ce domaine de recherches a surtout été le fief des institutions fédérales localisées dans les Maritimes. Si le Québec veut occuper la place qui lui revient dans ce secteur, il doit développer sa propre expertise et, pour ce faire, il doit consolider et développer les équipes

de recherches du MAPAQ et du complexe universitaire de Rimouski. Il serait souhaitable aussi que les Québécois puissent disposer d'un navire-laboratoire en sus de celui que le gouvernement fédéral vient de mettre à la disposition de chercheurs. À ce sujet, M. Jean-Rock Brindle, directeur du département d'océanographie de l'Université du Québec à Rimouski, écrivait :

> « Il ne faut pas négliger l'aspect « recherche fluviale » et en particulier peut-être la recherche à partir de la région du Saguenay jusqu'au Golfe du Saint-Laurent. Pour ce faire, il devient de plus en plus urgent que le Québec donne un appui réel à ses chercheurs en leur offrant la possibilité de parcourir cette immense étendue à l'aide d'un bateau de recherche adéquat et lequel serait à l'entière disposition des chercheurs québécois. »

Mais il ne suffira pas de mieux connaître la ressource et de réclamer sa part équitable des prises. Il faudra également recourir à la meilleure technologie possible tant au niveau de la pêche elle-même que de la préparation des produits pour le marché, afin d'assurer une qualité uniforme. Il faudra aussi développer un système de livraison rapide des produits frais aux consommateurs[1]. Indépendamment de la technologie, il est très important que les captures soient débarquées rapidement. Comme les embarcations de pêche ne sont pas très rapides et que le territoire est vaste il faut, le long des côtes, un réseau important de points de déchargement et l'on doit veiller à ce que ce réseau soit non seulement maintenu en bon état mais aussi développé.

Pour le Groupe d'étude des ressources marines (Germa) rattaché à l'U.Q.A.R., les principaux obstacles à la rentabilisation de la pêche commerciale au Québec se situent du côté de la commercialisation. Dans un récent mémoire, ce groupe de recherche affirmait :

> « On constate qu'au Canada, à l'exception de quelques grandes compagnies, la mise en marché est peu dynamique, très morcelée, car elle se fait à partir d'un très grand nombre de petits producteurs. »

En outre, dans ce même mémoire, le Groupe, tout en louant les progrès de la recherche biologique, soulignait que la recherche privée et publique en économie et en gestion des ressources marines halieutiques était ou insuffisante ou, dans certains domaines, « tout à fait absente ».

Il est possible que les conditions de vie et l'économie nord-américaine n'aient pas été des plus favorables au développement des pêches commerciales, ce qui pourrait expliquer une partie de la stagnation passée de cette industrie et même la relative pauvreté des milieux pêcheurs isolés longtemps des grands centres. On s'étonne d'ailleurs que nos richesses halieutiques exceptionnelles n'aient pas motivé davantage l'esprit d'entreprise et les initiatives rigoureuses dans la transformation, qui ajoutent tellement à la valeur des prises. Mais nous ne chercherons pas à expliquer le phénomène, heureux que nous sommes de constater qu'un vent frais soit passé et que la relance soit amorcée. Cette fois encore, nous ressentons le besoin d'une stratégie globale de mise en valeur du Saint-Laurent, où l'on puiserait certainement un appui efficace aux initiatives heureuses des dernières années.

L'attachement au Saint-Laurent aurait ceci de particulier au Québec qu'il ne serait pas seulement la gestion spécialisée d'entreprises diverses, mais le resserrement de liens de toutes sortes entre les régions et les milieux. Les bénéfices culturels et économiques s'en trouveraient accrus, car les initiatives seraient plus nombreuses et les engagements mieux justifiés.

2.7 Conclusion

Au terme de cette revue des principales ressources du Saint-Laurent, il appert que les responsabilités sont nombreuses de les mettre en valeur. Aussi prodigieuses que soient ces ressources, elles n'en sont pas moins fragiles à certains points de vue.

Il ne s'agit pas que de ressources naturelles, dont il faudrait seulement rythmer l'exploitation. Les ressources sont variées et les compétences requises pour en assurer l'usage doivent aussi être diverses. Par ailleurs, il y a lieu de concerter les actions afin que leurs effets ne s'annulent pas, mais convergent le plus possible. Ce n'est pas une mince tâche si l'on considère que la gestion cohérente des ressources variées du Saint-Laurent pourrait commander

1. Notons l'inauguration d'un service aérien Québec-Montréal-Boston par Québécair.

de résoudre ou d'arbitrer certaines contradictions. Ainsi, le développement du tourisme et des loisirs de toutes sortes sur les rives du Fleuve pourrait, à l'occasion, venir en contradiction avec la nécessité d'affecter des terrains à des fins industrialo-portuaires. Le problème existe en puissance s'il s'agit de réconcilier une industrialisation rentable et des investissements importants dans l'assainissement des eaux usées.

Quoi qu'il en soit, il y a tant d'intervenants qu'il ne s'est dégagé des expériences jusqu'à ce jour ni de vision d'ensemble de la situation ni de stratégies générales de mise en valeur des ressources du Saint-Laurent. Du point de vue du Québec, un effort notable s'impose. Ne rien entreprendre reviendrait à accepter plus ou moins passivement que seules les difficultés majeures ou les crises règlent ou définissent les responsabilités du Québec.

Il est manifeste que le commerce et l'économie maritimes occupent une place centrale dans les rapports collectifs des Québécois au Fleuve. Mais ces rapports ne sont pas directs, ils passent par le jeu des actions des gouvernements, des ministères, des agences, des organismes, des industries. Ils sont d'autant moins directs que les tâches spécialisées du commerce maritime sont peu connues dans l'opinion publique; pas plus que les succès obtenus ou les difficultés rencontrées dans ce vaste domaine. La navigation elle-même n'est plus partie intégrante de la vie quotidienne québécoise. À fortiori ignore-t-on communément les problèmes d'aménagement des eaux et des infrastructures portuaires. Somme toute, peu d'institutions maritimes servent de repères aux informations que diffusent les média.

La vie maritime commerciale au Québec, si ce n'est pour les difficultés qu'y rencontrent les usagers du Saint-Laurent, n'occupe pas de place significative dans les plans économiques, dans les enjeux politiques, dans les médias. Ce n'est déjà plus le cas en ce qui a trait à l'environnement et à l'écologie, puisque ces questions ont pris beaucoup d'importance ces dernières années. On a mis de l'avant des diagnostics, des opinions et des plans concernant particulièrement le Saint-Laurent. On a même élaboré et diffusé des projets structurés. Mais les décisions tardent, alors que la situation présente semble justifier des actions urgentes et prioritaires dans le domaine.

Quant à l'organisation gouvernementale proprement dite, elle est impliquée de mille et une manières. Toutefois, la concertation est si peu évidente qu'on serait justifié de croire que le gouvernement du Québec n'a pas d'approche intégrée à l'ensemble des questions touchant le Saint-Laurent. L'intervention du premier ministre lors du message inaugural de l'automne de 1984 était inédite et bienfaisante. Elle faisait état d'une véritable préoccupation à l'égard de la mise en valeur du Saint-Laurent sous des aspects divers. Elle dénotait une prise de conscience d'une difficulté à structurer à partir du Québec une meilleure gestion des ressources du Fleuve. Elle attestait d'une volonté nouvelle.

Les Québécois ont une expérience séculaire du Saint-Laurent. Ils habitent son territoire, si l'on peut dire. Qu'ils le sachent ou non, ils ont dépendu et dépendent encore largement de ses ressources. L'effritement d'une conscience maritime n'est pas un vieux phénomène ni un phénomène universel au Québec. Au moment où l'on souhaite un regain d'intérêt et des responsabilités accrues, on peut compter que les projets gouvernementaux seront bien accueillis.

Notre tâche, avons-nous dit, n'est pas de proposer tout de go un vaste plan d'action minutieusement ménagé en programmes précis dans chacun des nombreux domaines que nous avons pu observer. Notre tâche consiste plutôt à suggérer des moyens d'activer la mise en valeur du Saint-Laurent et l'action gouvernementale propre. Nous étions chargés d'examiner en premier lieu le commerce maritime international, sans délaisser pour autant d'autres aspects.

Les travaux et les consultations que nous avons pu faire nous ont confirmé l'importance de ne pas isoler indûment les domaines si l'on veut compter sur un large appui des intéressés et sur une prise de conscience commune et assez vive des tâches à accomplir. Aussi, en tenant compte de l'ensemble des questions soulevées dans ce rapport, allons-nous maintenant tenter de suggérer des voies de relance. Notre orientation restera la même: le Saint-Laurent constitue une ressource nationale dont il importe de s'occuper davantage; le Québec n'est rien de moins que la plus importante province maritime du Canada; le gouvernement du Québec a toutes les raisons de jouer un rôle accru pour que les Québécois soient davantage maîtres-d'oeuvre des ressources du Saint-Laurent et en retirent de meilleures bénéfices.

Dans la troisième partie de ce rapport, sont abordés les éléments d'une stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent.

TROISIÈME PARTIE

Le Saint-Laurent un atout à mettre en valeur

Redécouvrir et mettre en valeur.

Photo: Jacques Lessard

Éléments d'une stratégie

Ce fut notre point de départ: le privilège d'habiter une grande région maritime et d'avoir hérité d'une expérience séculaire du Saint-Laurent. Mais, en même temps que nous rappelions ces faits, nous avons dû souligner une certaine perte de conscience au Québec de ses richesses maritimes comme des difficultés et des enjeux du commerce empruntant la route du Saint-Laurent.

Établis dans la vallée du Saint-Laurent depuis plus de trois siècles, les Québécois considèrent le Fleuve comme allant de soi et ne nécessitant pas de soins particuliers. Sa présence est normale. Comme il arrive trop souvent dans de tels cas, peu d'efforts sont orientés vers sa mise en valeur. Elle se fait au jour le jour et sans beaucoup de coordination.

Le Saint-Laurent est d'abord québécois, bien que les juridictions s'y rapportant soient partagées entre différents gouvernements. Il faut sans contredit que le Québec affirme sa compétence et assume les différentes responsabilités inhérentes à la mise en valeur du Fleuve. Pour ce faire, on doit poursuivre des objectifs à court, moyen et long termes et susciter la discussion publique en vue d'en arriver à un large consensus au sujet de cette ressource nationale. D'ailleurs, ce n'est pas l'intérêt d'une foule d'intervenants qui manque. La consultation publique tenue par le Projet Saint-Laurent a révélé des attentes nombreuses à l'égard d'une éventuelle politique québécoise de mise en valeur intégrée du Saint-Laurent.

L'importance économique du transport et du commerce maritimes devait être l'objet premier des préoccupations du Projet Saint-Laurent. Néanmoins, le mandat confié et les interventions subséquentes du gouvernement indiquaient une volonté de ne pas isoler du reste les considérations ayant trait au transport commercial et un souci d'adopter une large perspective de mise en valeur de l'ensemble des ressources qui se rattachent au Saint-Laurent. Cette orientation nuancée aura facilité l'élaboration du rapport. En effet, il était réaliste de ne pas chercher à tout faire à toute vitesse; il n'était pas moins réaliste de favoriser des consultations ouvertes auprès des intéressés. Dans les faits, nombre d'institutions et d'individus engagés dans les champs les plus divers se sont fait entendre. Dans l'ensemble, il est clair que les problèmes et les lacunes ne sont pas confinés à quelques secteurs particuliers.

Nous irions trop loin, cependant, si nous disions qu'on a spontanément pensé à des stratégies générales et suggéré des moyens d'agir propres au gouvernement du Québec ou adaptés à des stratégies générales. Chacun ou chaque groupe y est plutôt allé des difficultés rencontrées dans tel ou tel secteur d'activité et de suggestions destinées à corriger l'une ou l'autre des lacunes observées. C'est peut-être à cause de cela même que l'équipe du Projet Saint-Laurent s'est butée assez souvent à des visées distinctes sinon contradictoires. L'un voulait que disparaissent du fleuve les planches à voiles et que tout soit mis en oeuvre afin de faciliter la circulation des plus gros navires. Tel autre estimait, au contraire, que la reprise du tourisme et de la plaisance, parce qu'elle profite directement aux usagers, devrait être la grande priorité publique. D'aucuns n'avaient d'yeux et d'oreilles que pour la pollution grandissante et la faune menacée, ou pour des empiétements fédéraux, ou pour la vétusté des flottes, ou pour les difficultés dans les pêches commerciales.

Un élément constant des consultations: le sentiment que le gouvernement ou les gouvernements devaient maintenant amorcer une relance et contribuer à valoriser les ressources et les activités maritimes, parce que l'ampleur de nombreuses questions et problèmes dépassait de beaucoup la capacité des intervenants isolés. Dans certains cas, faut-il s'en surprendre, on attribuait toutes les difficultés et toutes les responsabilités aux gouvernements, dans la proportion même où l'on se disait peu apte à suggérer des voies d'avenir.

Tout cela est symptomatique. On est peu habitué à voir la situation d'ensemble ou à réfléchir sur un bilan général, les outils pour cela faisant défaut et l'expérience des uns et des autres étant forcément limitée. Par ailleurs, on saisit mal ou on ne saisit pas du tout les orientations générales du gouvernement québécois, pas plus d'ailleurs que celles du gouvernement fédéral.

Nous avons été convaincus que le gouvernement du Québec devait prendre des initiatives. Dans le cadre de notre mandat, il nous a été donné d'en prendre quelques-unes et nous avons expérimenté avec enthousiasme que, même restreintes, ces initiatives suscitaient de l'intérêt, et plus encore, d'autres initiatives. On voudra peut-être consulter la revue de presse ayant entouré les activités du Projet Saint-Laurent. Nous croyons qu'elle atteste d'une fort bonne conjoncture pour mettre en oeuvre des actions de mise en valeur et des efforts de concertation.

En particulier, on a applaudi à la constitution du Forum maritime Saint-Laurent — Grands Lacs, cette table de travail en commun où se retrouvent des représentants des états américains des Grands Lacs, de l'Ontario et du Québec, des gouvernements d'Ottawa et de Washington et de l'entreprise privée.

Au total, l'expérience des consultations et des travaux sectoriels au Projet Saint-Laurent a permis de rassembler un certain nombre de suggestions dont nous entendons faire état. Toutefois, au fur et à mesure que nous avons progressé dans l'élaboration de notre rapport, nous avons dû constater qu'une volonté commune était manifeste: que le Québec se dote des moyens de mener une action d'ensemble. Cette tendance s'est avérée justifiée par l'attente d'une action cohérente dans les divers domaines, par l'absence de mandataires dans des questions d'importance et, peut-être plus encore, par le besoin d'une relance durable. Aussi, avant d'aborder les recommandations particulières, désirons-nous proposer quelques orientations générales.

On trouvera, ci-après, certains éléments de stratégie qui devraient faire partie d'une politique gouvernementale de mise en valeur du Saint-Laurent, que ce soit du point de vue de ses ressources naturelles, de ses avantages pour la récréation et le tourisme, de ses multiples rapports à la vie québécoise ou de son rôle de corridor de transport et de commerce international. Mais disons d'abord un mot de l'orientation générale des éléments de stratégie qui vont être suggérés.

La mise en valeur et la concertation

Proposer le thème même de « mise en valeur du Saint-Laurent » à l'action prochaine du gouvernement du Québec, c'est reconnaître que, d'une façon générale, on ne l'a pas suffisamment faite jusqu'à ce jour d'une part, et que l'on compte précisément sur une action d'ensemble pour pouvoir mieux aborder et résoudre les problèmes sectoriels d'autre part.

Le Saint-Laurent, que l'on a découvert comme une merveille, a été progressivement transformé en obstacle à vaincre dans le passage des lignes de transmission, dans la lutte contre les inondations, dans l'aménagement de la navigation d'hiver, dans la construction de ponts et dans la mise en place de services de traversiers. Ce changement de mentalité s'explique sans doute. On ne saurait cependant encourager qu'un regard aussi négatif domine les préoccupations. Il nous paraît capital que l'on reprenne conscience des privilèges d'habiter les rives d'un tel fleuve et que l'on imagine avec moins de peine les bénéfices à tirer de notre situation géographique ou des richesses du fleuve. Qu'il s'agisse de transport et de commerce, de vie culturelle, d'environnement et de ressources fauniques, d'eau ou de récréation et de tourisme, il nous semble indispensable de pouvoir compter avec l'attachement spontané de tous les milieux.

Nous n'hésitons donc pas à recommander en tout premier lieu que le gouvernement favorise rapidement des actions de mise en valeur du Saint-Laurent, afin que partout on perçoive mieux son apport à la vie québécoise, les richesses qu'il recèle toujours, les problèmes que soulève l'utilisation de ces richesses, les moyens choisis afin d'améliorer tous les rapports des Québécois à leur grand fleuve. Nous nous tournons vers le gouvernement parce qu'il n'existe pas d'autre lieu susceptible de catalyser aussi bien la relance et parce qu'on est en droit d'attendre de lui une action exemplaire et stimulante et même des lignes directrices pour l'agir collectif ou sectoriel. Il ne manque d'ailleurs pas de motifs à l'action proprement gouvernementale: le territoire, les frontières, les ententes avec des états partenaires, les ressources naturelles, leur conservation et leur utilisation, l'équilibre économique, les rapports généraux à la culture, le transport et l'écologie, la réputation du Québec.

En réalité, sur de nombreux points, le gouvernement québécois et les services publics sont à l'oeuvre depuis longtemps. Pourtant, à défaut d'une politique générale dont le Saint-Laurent et ses ressources seraient le foyer, la raison première de l'action gouvernementale s'estompe et l'absence de concertation se fait sentir.

Or, c'est là, si l'on peut dire, le nerf du problème: la valorisation du tout et de la propriété collective, sans laquelle on ne voit plus les finalités des actions sectorielles et le besoin de les coordonner. En somme, si l'on voulait bien considérer le Saint-Laurent et les activités maritimes comme une ressource nationale, ce qui conviendrait à tous égards à pareille richesse, on se donnerait collectivement les moyens de la relance et on éviterait sans doute des difficultés qui ne peuvent que survenir d'une coordination insuffisante.

Qu'en est-il d'abord des territoires bordant le Saint-Laurent?

3.1 L'intégrité du territoire québécois

La Commission d'étude sur l'intégrité du territoire du Québec ou Commission Dorion s'est penchée il y a plusieurs années sur la question des propriétés fédérales au Québec. On avait constaté que les régions en bordure du fleuve en particulier attiraient le gouvernement d'Ottawa. Qu'il s'agisse de développer des ports, de préserver la faune et ses habitats, de réserver des espaces naturels, de promouvoir le tourisme ou le commerce, ou de mettre en valeur des lieux historiques, le Saint-Laurent, ses rives et ses îles semblaient être devenus un champ d'expansion privilégié pour le gouvernement fédéral. Qui plus est, en achetant de gré à gré du milieu privé les territoires en question, le gouvernement fédéral s'était approprié un kilométrage imposant de rives et du même coup, une compétence sur ces terres, de beaucoup plus grandes que celles possédées par le gouvernement du Québec. En agissant parfois par un tiers et, au surplus, en n'informant peu ou pas le Québec, Ottawa s'attribuait une juridiction sur des territoires de choix, au sujet desquels le gouvernement du Québec devait continuer de planifier... jusqu'à ce qu'il découvre que sa propre juridiction semblait s'être évanouie.

Les cas sont nombreux: le cap Tourmente, l'Isle Verte, l'archipel de Mingan, les îles de la Paix, Forillon. À l'heure actuelle, des achats discrets, de gré à gré, se poursuivent le long du Saint-Laurent, notamment dans la région du lac Saint-Pierre, où la Grande Île a déjà été acquise et où l'île de Grâce est en négociation. En outre, Environnement Canada possède une liste d'achat d'au moins huit sites (réserves de faune), sans parler des sites historiques ou des futurs parcs[1].

1. Environnement Canada (1983), *Plan stratégique régional*, p. 32.

Comme le soulignait le gouvernement québécois dès 1974 : « pour une gestion effective de son domaine territorial, le gouvernement du Québec doit exercer sa compétence juridictionnelle et spatiale sur tout son territoire, notamment sur la propriété et l'utilisation des espaces affectés ou susceptibles d'être affectés d'un transfert de juridiction au bénéfice du gouvernement fédéral »[1]. Ce n'est qu'en prenant conscience du problème, en se donnant une stratégie et des moyens de la mettre en oeuvre que le Québec pourra éviter la réédition de « l'affaire de Mingan » et des conséquences qui affectent l'intégrité du territoire ou la juridiction du gouvernement du Québec.

L'occasion est bonne de souligner que l'état de la propriété des terres le long du Saint-Laurent est mal connu. Plusieurs ministères possèdent certes des données fiables. Sur des points particuliers, la vérification peut être faite. Néanmoins, un tableau assez précis de l'ensemble de la situation manque encore. Sans compter que la limite légale entre le domaine public et le domaine privé pose problème. Car cette limite demeure régie au Québec par une Ordonnance de la Marine royale française datant de 1681, qui ne correspond plus guère à la situation présente ou aux critères des pratiques actuelles[2]. La limite moyenne des hautes eaux est maintenant définie scientifiquement en faisant appel à la morphologie ainsi qu'à l'écologie végétale, également en tenant compte du fait que les plus hautes marées ne se produisent pas en mars mais plutôt en mai et novembre. Cette délimitation préalable du domaine public et des terrains privés est fondamentale pour asseoir une politique de protection ou d'aménagement du littoral.

Une fois les délimitations établies, il y aurait lieu de recenser les titres de propriété de la zone terrestre adjacente au fleuve. Beaucoup de titres ne sont pas clairs, en particulier dans les zones portuaires. Sur la basse Côte-Nord en 1979, la plupart des villages n'étaient pas cadastrés ; le développement se faisait au hasard. Suite aux recommandations de la Mission de la basse Côte-Nord[3], le ministère de l'Énergie et des Ressources a commencé à y mettre de l'ordre. Ce travail devrait être entrepris pour l'ensemble du couloir.

Il appert que certains lots occupés actuellement par les ports nationaux n'ont jamais fait l'objet de transfert, de location ou de vente. En outre, lorsque ces ports déplacent leurs installations, les sites abandonnés aux fins d'activités portuaires ne sont pas rendus à la province comme ce pourrait être le cas, la propriété fédérale étant normalement destinée à des fins spécifiques. Au contraire, en conformité avec la politique de gestion foncière adoptée par Ottawa en 1975[4], l'administration fédérale a plusieurs fois saisi l'occasion de se lancer dans des aventures urbaines ou autres sans guère consulter les autorités municipales ou provinciales. C'est ainsi qu'à Québec, on a créé une enclave ultra-moderne et artificielle mal intégrée à la ville historique.

À l'avenir, il serait approprié qu'à l'occasion de demandes de terrains faites au Québec par le fédéral dans le but d'agrandir des installations portuaires, on procède à des échanges : les superficies qui ne sont plus requises pour l'activité portuaire retourneraient à l'administration provinciale.

Faut-il par ailleurs promouvoir une politique d'acquisition des sites stratégiques par les ministères et organismes québécois appropriés ? Sans doute, puisque les faits démontrent qu'en l'absence d'une telle politique, l'intégrité du territoire québécois se trouve menacée par des empiétements, et que de tels empiétements ne peuvent que rendre plus ardue la gestion cohérente des ressources du fleuve.

Certes, le droit constitutionnel canadien, fort complexe, doit-il tenir compte des vastes pouvoirs que la constitution réserve ou attribue au gouvernement fédéral en matière de propriété, d'expropriation, de navigation, de transport. De plus, la jurisprudence dans les matières contentieuses a créé de nombreux précédents ; mais tout cela ne dispense pas d'étudier davantage ces questions et de faire le point périodiquement. Qu'on ne sache pas bien quels sont les droits du Québec en telle ou telle matière qui touche au Saint-Laurent, c'est une chose. Qu'on ne se préoccupe pas davantage de le savoir, c'en est une autre, dont les conséquences, c'est bien à craindre, affecteront grandement la capacité du Québec de gérer ses initiatives en matière de ressources fluviales et maritimes. Le tout devrait pouvoir se réaliser par des négociations soutenues et prochaines.

---

1. Ministère des Terres et Forêts (1974), *Communiqué*, 2 p.
2. Conseil consultatif de l'environnement (1984), *Base d'une politique de conservation pour le littoral du Québec*, p. 22.
3. Conseil exécutif (1980), *La basse Côte-Nord, Vers l'avenir*, Éditeur officiel du Québec, Gouvernement du Québec, 42 p.
4. Conseil du Trésor, Ottawa. *Gestion foncière fédérale*. Circulaire no 1975-80.

Ceci dit, il est manifeste que le littoral du fleuve et ses îles, nonobstant les questions d'intégrité et de propriété du territoire, requiert une attention toute spéciale. Mais nous allons l'aborder comme un premier élément de la mise en valeur coordonnée de l'ensemble des ressources fluviales.

3.2 Mise en valeur coordonnée des ressources fluviales

3.2.1 Conservation et aménagement du littoral et des îles

Le Québec possède un littoral d'une longueur excédant 9 000 kilomètres[1], ce qui en fait la province la plus maritime du Canada. Près de la moitié de ces côtes, soit 4 183 kilomètres, s'étendent le long du Saint-Laurent et du golfe. S'inspirant de l'exemple de maints états américains, de la France et de l'Ontario, le Québec en est à préparer une politique de conservation et de mise en valeur du littoral et des îles. À l'instar des états côtiers américains, qui se réfèrent au « Coastal Zone Management Act », à l'instar également de la France, qui possède un Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, on souhaiterait en effet pouvoir ici se référer à un document officiel afin de connaître l'orientation du gouvernement québécois en ce qui a trait aux eaux, aux rives et aux îles du Saint-Laurent. Par ce biais pourrait être établi un macro-zonage cartographié des zones à conserver au naturel, des zones portuaires, des zones urbaines et des zones protégées.

En cette matière, les changements ne sont pas facilement réversibles. Il faut user de grande sagesse et de grande prudence. Néanmoins, les enjeux sont tels qu'on comprendrait mal d'hésiter trop longtemps lorsque la terre, l'eau, le territoire, sont en cause.

Il y a sept ans déjà, en 1978, le Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent recommandait la mise sur pied d'un programme de conservation des rives concernant les terres publiques et les terres privées:

> « Le Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent recommande la préparation d'un plan global de conservation des rives à partir des données existantes sur le potentiel récréatif et faunique de même que des données sur les sites présentant un intérêt historique, naturel ou écologique. Ce plan devrait classer les sites d'intervention et indiquer le type d'intervention à privilégier pour chacun d'eux »[2].

Photo: Collection Musée de la civilisation

Qu'adviendra-t-il des rives et des îles du Saint-Laurent sans une orientation claire des intervenants québécois?

Il demeure important de donner suite aux recommandations de ce comité, entre autres par la création d'un organisme spécialement dévoué au littoral. Le Conseil consultatif de l'environnement suggère un organisme décisionnel ayant un mandat d'une durée limitée:

> « Cet organisme pourrait délimiter sur le terrain le littoral du Québec, préciser la ligne de propriété publique, procéder au zonage du littoral en collaboration avec les M.R.C. afin de bien identifier les milieux sensibles et vitaux tels que les marais »[3].

En matière de battures et de marais, si le gouvernement du Québec n'agit pas rapidement, le gouvernement fédéral a déjà indiqué son intention d'occuper le terrain à sa place[4]. Quant à la question des accès au littoral, elle sera traitée un peu plus loin sous la rubrique « Récréation et tourisme ».

---

1. Excluant la côte du Labrador.
2. *Rapport*, op. cit., p. 179.
3. Conseil consultatif de l'environnement (1984), *Base d'une politique de conservation pour le littoral du Québec*, avril 1984, p. 98.
4. Environnement Canada (1983), *Plan stratégique régional, Région du Québec*, p. 32.

Afin de protéger et ses juridictions et son environnement, le Québec aurait donc intérêt à affecter les ressources et les compétences nécessaires à la mise en place ainsi qu'à l'application d'une vigoureuse politique du littoral. Même des états américains habituellement réfractaires à toute approche dirigiste en matière d'utilisation du sol font exception dans le cas des zones côtières. Au début de 1985, le gouvernement du Québec annonçait un important programme d'amélioration des rives, des lacs et des cours d'eau, sous le titre « Berges neuves » (nettoyage, stabilisation, prévention de l'érosion, afin de mettre en valeur l'aspect naturel et afin de rendre le milieu aquatique davantage accessible). Par ailleurs, la Loi modifiant diverses dispositions législatives pour favoriser la mise en valeur du milieu aquatique (Loi C-6), adoptée en mars, permet aux municipalités de jouer le rôle de maîtres d'oeuvre du programme proposé.

La prise de conscience de l'importance du domaine côtier et l'élaboration d'une stratégie concernant la protection et l'aménagement du littoral, aussi importants soient ces aspects, ne sont pourtant que des éléments d'une stratégie plus générale à mettre en oeuvre au sujet du couloir du Saint-Laurent. La quantité et la qualité de l'eau, la conservation et l'exploitation de la faune, la mise en valeur du patrimoine culturel, la récréation de plein-air et le tourisme, la pêche commerciale et récréative de même que le développement industrialo-portuaire sont autant de domaines où le Québec a intérêt à occuper le terrain avant que d'autres ne le fassent à sa place et pas forcément dans le plus grand intérêt du Québec.

3.2.2 La quantité et la qualité de l'eau

Les questions relatives au débit du fleuve prennent de plus en plus d'importance : d'éventuelles dérivations d'eau des Grands Lacs, le retrait de quantités croissantes d'eau dans le haut du bassin à des fins de consommation ou encore les variations climatiques risquent d'influencer à la baisse le débit moyen du Saint-Laurent. Le gouvernement doit s'impliquer davantage dans ce dossier, évaluer l'impact social et économique d'une diminution du débit du fleuve, entretenir des relations plus suivies avec l'organisme responsable de la répartition des eaux frontalières, soit la Commission mixte internationale, et voir à défendre ses intérêts auprès d'autres organismes compétents. Lors de la conférence « Future in Water », tenue à Toronto en juin 1984, le Québec et l'Ontario ont réaffirmé leur juridiction sur l'eau. Mentionnons que le gouvernement du Canada a mis sur pied en janvier 1984 l'Enquête sur la politique fédérale relative aux eaux (Comité Pearse), dont le mandat est de proposer une stratégie d'intervention relative aux problèmes d'eau au Canada. Une synthèse des audiences publiques a été publiée en avril 1985 sous le titre « Eaudiences ».

Par ailleurs, la régularisation des eaux et la prévention des inondations exigent parfois la construction de barrages de contrôle des crues. De tels ouvrages sont susceptibles de produire un impact important. Ils ne devraient donc être autorisés qu'après évaluation de leurs effets probables. Le projet Archipel, mis sur pied en partie dans le but d'atteindre cet objectif de contrôle des eaux, a justement permis de le faire pour la région de Montréal ; en cela déjà, il a une valeur exemplaire.

Pour ce qui est de la qualité de l'eau du Fleuve, deux ministères (Environnement Québec et Environnement Canada) visent un même objectif : supprimer l'apport des polluants industriels, municipaux et agricoles. À ce sujet, Ottawa s'est donné un plan d'intervention structuré, susceptible d'assurer une cohérence interministérielle de même qu'une base de discussion avec le Québec. Du côté québécois, c'est le degré d'avancement des trois volets du programme d'assainissement des eaux (municipal, industriel et agricole) qui déterminera, ultimement, la qualité des eaux du fleuve, au moins quant à la pollution d'origine québécoise. Ses principaux éléments sont actuellement : la construction et la mise en marche des usines d'épuration de la C.U.M., de la C.U.Q., ainsi que des municipalités ; la modernisation de secteurs industriels suivant l'exemple des pâtes et papiers ; une meilleure gestion des terres agricoles (conservation des sols, contrôle des effluents) ; le reboisement des rives et la préservation de la capacité de rétention d'eau des sols forestiers.

La présence dans l'eau du Saint-Laurent de substances toxiques, et non plus seulement de coliformes ou de matières en suspension, nécessitera une approche qui tienne compte du fait que ces substances proviennent en partie des Grands Lacs, et de cet autre fait que les sources de pollution relèvent de plusieurs juridictions. Le caractère interprovincial ou international de cette pollution du Saint-Laurent par les toxiques pourrait éventuellement faire l'objet d'une approche similaire à celle de l'Accord Canada-Ontario relatif à la qualité de l'eau des Grands Lacs, lequel permet au gouvernement fédéral d'aider financièrement l'Ontario à rencontrer des obligations à caractère international en matière d'assainissement de l'eau. Dans le même ordre d'idées, soulignons les vues de la Chambre de commerce de la province de Québec. Son président, M. Charles A. Langlois, nous écrivait :

> « Il devient impératif de cesser cette pollution et des aménagements d'usines de traitement d'eaux usées s'imposent surtout dans la partie haute du Saint-Laurent située dans le Québec et le long des affluents qui s'y déversent. Il ne faudrait pas négliger non plus le degré de pollution qui provient des Grands Lacs. C'est pourquoi un dialogue sur ce sujet doit être établi avec l'Ontario et le gouvernement du Canada afin que des actions communes soient entreprises pour contrôler aussi cette source de pollution. »

D'ailleurs, l'état de santé de l'eau du fleuve intéresse de plus en plus les spécialistes américains et canadiens regroupés autour de la Commission mixte internationale. Jusqu'ici les budgets de recherche de la Commission ont surtout été consacrés à étudier la situation du côté américain et ontarien. Cependant, M. Charles Bédard, un des trois commissaires canadiens, explique :

> « Parce que nous avons une approche qui considère l'écosystème dans son ensemble, nous avons de plus en plus tendance à estimer que le fleuve Saint-Laurent, dans lequel les Grands Lacs se déchargent, est en réalité le sixième plan d'eau de ce système hydrique et qu'on doit se préoccuper de sa détérioration progressive »[1].

Il est à prévoir qu'à l'occasion de la renégociation de l'Accord canado-américain sur la qualité de l'eau des Grands Lacs, d'aucuns proposent d'inclure la partie québécoise du Saint-Laurent affectée par des polluants toxiques « internationaux ». Le Québec aurait intérêt à étudier dès maintenant les implications à court et à long terme d'un tel développement, afin d'être en mesure de faire valoir ses intérêts le moment venu.

3.2.3 La faune

Les efforts en vue d'assainir les eaux et de préserver les rives et les îles constituent des interventions non moins essentielles pour la conservation de la faune, puisqu'il s'agit aussi de leurs habitats. La conservation de la faune, en effet, passe principalement par la conservation de ses habitats. L'empiétement sur les territoires servant d'habitat à la flore et à la faune se pratique encore trop souvent dans les régions urbanisées. Le résultat en est parfois la disparition d'aires de frai et de nidification ainsi que la diminution des ressources alimentaires.

Compte tenu de l'importance qu'accorde Pêches et Océans Canada à la protection des habitats, compte tenu également de la priorité donnée par le ministère fédéral de l'Environnement à la conservation des terres humides le long du Saint-Laurent, il est probable que si le Québec n'agit pas, Ottawa le fera à sa place. Il revient au M.L.C.P. de compléter l'inventaire des sites à potentiel intéressant, tant pour la

1. *Le Devoir*, 25 mai 1984.

sauvagine que pour les poissons et les batraciens, puis d'en assurer la protection et la mise en valeur. L'aménagement et la gestion de ces sites pourraient à l'occasion être confiés à des organismes spécialisés tels Canards Illimités ou Duvetnor.

Comme on peut le constater en consultant les plans directeurs du M.L.C.P. pour les régions concernées, il existe une foule de sites de dimensions restreintes qui sont néanmoins essentiels à la survie de la faune. Ils se trouvent généralement sur des propriétés privées, sur des terrains d'Hydro-Québec ou même sur des terrains municipaux. L'État devrait mettre au point des moyens d'inciter et d'encourager les propriétaires à protéger ces sites et à les mettre en valeur. Ces moyens pourraient être de l'aide technique, des subventions de départ ou des mesures fiscales par exemple.

La mise sur pied de la Fondation pour la conservation et la mise en valeur de la faune et de son habitat[1] est certainement un pas dans la bonne direction, qui doit être complété par un programme d'investissement correspondant aux besoins identifiés.

Finalement, il importe de noter que la préservation de la faune et de ses habitats revêt une importance non seulement écologique mais aussi économique, du fait de l'apport important des activités de chasse et pêche à l'économie du Québec. L'amélioration de la qualité de l'eau pourrait aussi rendre possible la renaissance de la pêche récréative sur le fleuve et dans le golfe Saint-Laurent.

3.2.4 Le patrimoine culturel

La tâche de valoriser le patrimoine culturel n'est pas simple. Dans l'ordre normal des choses, on protège et chérit spontanément un héritage, fût-il en apparence peu utile dans certains cas. Une habileté ou un savoir transmis naturellement de génération en génération sont en effet valorisés du seul fait de leur utilité et de leur survivance. Il en est de même d'un bien quelconque qui n'a pas trop vieilli. Ce n'est plus le cas lorsque l'objet ou la pratique sont plus ou moins désuets. À moins d'en apprécier les valeurs, on les troque volontiers ou les détruit sans trop de scrupule, surtout si l'on peut profiter des changements : remplacement, enrichissement, libération d'espace, etc. Pourquoi entretenir un vieux quai qui nuirait à une modernisation opportune ?

Beaucoup de travail a été accompli jusqu'ici en matière d'inventaire et de cartographie des sites naturels et historiques dans le couloir du Saint-Laurent. Protéger par classement ou reconnaissance, aménager, mettre en valeur, telles sont cependant les tâches les plus urgentes.

Il sera nécessaire d'y regarder de près à l'occasion des projets de développements urbains, industriels, portuaires ou routiers. On doit éviter d'oblitérer à jamais des lieux et des monuments importants pour l'histoire ou la culture. Les fouilles archéologiques en particulier contribuent à la découverte de documents ou d'objets éminemment précieux pour l'histoire culturelle. Mais on doit trop fréquemment encore les conduire à la hâte et se contenter de sauver des témoins du passé. La restauration, l'exposition et l'étude de ces vestiges sont reportées à plus tard dans beaucoup de cas, si bien que les découvertes heureuses ne contribuent que tardivement à enrichir le patrimoine culturel laurentien et ceux qui lui sont attachés.

Il y a lieu d'intensifier les efforts en vue de mettre en valeur de nombreux sites et objets découverts ou conservés le long du couloir laurentien. Il y va cette fois et de notre culture et des rôles qu'elle joue dans le développement du Québec. Pensons, bien sûr, aux attraits qu'offrent aux touristes les sites historiques bien aménagés. Mais n'oublions pas d'abord l'intérêt et les actions que suscite dans une communauté la sauvegarde de son passé, de ses valeurs, de son mode de vie coutumier.

Par l'urbanisation, par l'industrialisation, par le développement des transports terrestres ou aériens, s'est estompée au Québec une vaste culture maritime traditionnelle. Les mentalités et les objets en cause en ont pris un coup lorsque s'est installée l'habitude de l'oubli. Au moment où nous voudrions compter sur la puissance d'une expérience séculaire du fleuve et de la mer, les mentalités ont changé, les témoins du passé n'y sont plus, du moins sont-ils dans un état souvent délabré ; la signification du passé maritime et l'intérêt d'y recourir ne sont plus évidents. Dans son évaluation récente, la Commission des biens culturels est plutôt pessimiste : le patrimoine maritime dépérit vite et il est urgent de donner un coup de barre[2].

---

1. Cette fondation fût proposée par la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, sanctionnée le 21 décembre 1983.
2. Commission des biens culturels du Québec (1983), *Le patrimoine maritime au Québec, État de la situation et recommandations*, Rapport préparé par François Picard, 60 p.

Dans ce domaine de patrimoine culturel maritime, il faut désormais protéger coûte que coûte. Il faut multiplier les recherches, les inventaires, les sauvetages à des coûts qui laissent trop peu de marge à la mise en valeur proprement dite. Voilà une bien lourde tâche, à ne pas négliger pourtant. En octobre 1984, se tenait à Québec à l'invitation de la Commission des biens culturels, un premier colloque international sur les traditions maritimes au Québec, où se sont retrouvés quelque cinquante chercheurs. L'initiative s'est avérée fort heureuse.

Au sein du ministère des Affaires culturelles, on a entrepris un inventaire systématique des biens culturels et on est conscient du pôle que constitue le Saint-Laurent. Mais il n'existe pas de programme particulier de mise en valeur du patrimoine maritime. Les actions en la matière sont diffuses parmi l'ensemble des projets. Les milieux extérieurs au ministère ne sont d'ailleurs pas très nombreux ni concertés. Nous croyons qu'il importe d'accélérer le mouvement de conservation et de valorisation du patrimoine maritime. Une meilleure information à son sujet, davantage d'activités publiques régulières, des mandats définis aux organismes habilités à assumer des tâches de mise en valeur et une aide financière suffisante afin de soutenir des initiatives prometteuses, telles sont quelques perspectives opportunes. Un plan d'ensemble serait éminemment utile, cela va sans dire.

Toutefois, n'allons pas perdre de vue que le patrimoine maritime demeure un aspect particulier du patrimoine culturel laurentien.

3.2.5 La récréation et le tourisme

Les réserves de faune, les centres écologiques et la mise en valeur du patrimoine culturel constituent en eux-mêmes des attractions pour les amateurs de plein air et pour les touristes. Toutefois, le visiteur voudra également avoir accès à des espaces verts en bordure du fleuve, où il pourra se détendre et mettre une embarcation à l'eau ou faire du camping.

Dans tous ces cas, les aménagements revêtent une grande importance. Il s'agit au fond d'investissements dans la santé, dans la culture et dans l'économie québécoises tout comme d'investissements dans l'industrie touristique. Le but immédiat de tels aménagements consiste à mettre en valeur les attractions et assurer leur accessibilité aux utilisateurs. Un bon nombre d'accès au fleuve pourraient être aménagés par les M.R.C., par les municipalités ou par les propriétaires, le rôle du gouvernement étant de proposer une aide de démarrage, d'assurer une signalisation routière appropriée et de prévoir des mesures fiscales incitatives le cas échéant. La gestion pourrait certes demeurer l'affaire des propriétaires.

Quelques aménagements importants existent déjà, dans les îles de Boucherville, aux chutes Montmorency, au parc du Bic, par exemple. De plus, dans le cadre du projet Archipel, des plans sont établis en vue d'aménager plusieurs accès au fleuve sur l'île de Montréal. Il existe cependant de nombreux autres endroits dont le potentiel pourrait être davantage mis en valeur: les îles de Sorel, la Grosse Île, Mingan, Anticosti, pour ne mentionner que ceux-là. D'ailleurs, quelles possibilités s'offrent dans la majorité des villes et villages situés le long du Saint-Laurent!

Il reste évidemment beaucoup à faire dans le but de développer et de mettre en marche un réseau de ports de plaisance et de havres ou de refuges, où municipalités et clubs de plaisanciers auraient un rôle important à jouer. Dans le même ordre d'idées, il y aurait lieu d'étudier à fond la rentabilité de croisières et d'excursions sur le Saint-Laurent. Un service de traversier qui relierait la Gaspésie, Anticosti et la basse Côte-Nord permettrait de découvrir les deux rives du Saint-Laurent et ne manquerait pas d'attraits. Le président du Conseil d'administration de la Société maritime March Ltée, M. Pierre Camu, a suggéré:

Photo: Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

Photo: Ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche

Pour les amateurs de plein air et les touristes, un meilleur réseau de ports de plaisance et de plus grandes possibilités de croisières.

> « Un retour d'une navigation fluviale pour passagers avec automobiles, camions et autobus, utilisant les ports du Québec comme ports d'escales avec des cars-ferry, et cela de Montréal à Blanc-Sablon, incluant les îles de la Madeleine et Anticosti ainsi que Corner Brook à Terre-Neuve.
>
> Ce serait intéressant, ajoute plus loin M. Camu, de regrouper des intérêts comme chaînes d'hôtels et auberges, ports d'escales et navires passagers dans une seule organisation. La C.S.L. faisait cela autrefois, pendant l'été seulement ».

Ce qui est certain, c'est qu'avec un tourisme routier alimenté par un bassin de population de plusieurs dizaines de millions de personnes, avec un parc d'embarcations de plaisance approchant sans doute le million d'unités, la mise en valeur des potentiels récréatifs et de plein air du Saint-Laurent revêt une grande importance et doit être accélérée. Il importe enfin de favoriser le développement de l'esprit d'entreprise des Québécois dans cette direction.

3.2.6 L'hydro-électricité

La houille blanche, disait-on à la grande époque du charbon, constitue une des grandes richesses du Québec. On évalue à près de 4 milliards de dollars les dépenses directes et indirectes engendrées au Québec en 1983-1984 par les activités d'Hydro-Québec. C'est prodigieux. Cependant, on a pu le constater, toute intervention d'Hydro-Québec, en quelqu'endroit que ce soit dans le bassin du Saint-Laurent, affecte celui-ci à un moment ou à un autre.

Pour le moment, on n'envisage, semble-t-il, qu'un aménagement hydro-électrique majeur sur le Saint-Laurent lui-même : le harnachement des rapides de Lachine.

Bien que ce projet puisse s'avérer économiquement rentable du point de vue de la production d'énergie, il faudra soupeser sérieusement en contre-partie les effets négatifs qu'il pourrait avoir sur l'écologie des eaux du Saint-Laurent et sur l'utilisation par les populations locales des plans d'eau et de leurs rives. L'utilisation de ces espaces pour fins de récréation de plein air a des incidences économiques et culturelles importantes, de toute évidence.

Hydro-Québec exploite aussi des centrales thermiques sur les rives et il est possible que d'autres projets semblables voient le jour. Les rives du Saint-Laurent sont choisies parce que ces centrales ont besoin de grandes quantités d'eau de refroidissement. Ces eaux, lorsqu'elles sont par la suite rejetées dans le fleuve, ont une température plus élevée que les eaux qui les reçoivent. Ceci entraîne une modification importante de l'environnement aquatique et son impact doit être bien mesuré. Il faudrait peut-être considérer la possibilité d'utiliser ces eaux chaudes pour chauffer des édifices ou des complexes de serres par exemple.

La traversée du fleuve par des lignes de transmission aériennes ou par cable sous-marin doit continuer d'être planifiée afin d'éviter tout obstacle à la navigation sinon des transformations indues des paysages. À plusieurs égards, il importe de garder un fort coefficient de sécurité en prévision des développements du transport maritime : navires plus gros, superstructures à transporter comme les plateformes de forage, grands voiliers, etc. Déjà la ligne de l'île d'Orléans (tout comme le pont de Québec) amène des restrictions.

Quant au harnachement des affluents de la rive nord du Saint-Laurent, toutes les précautions devront être prises en vue de minimiser les impacts négatifs sur le saumon et sur les estuaires, en évitant le détournement de rivières importantes, en facilitant le passage des poissons à la hauteur des barrages et en régularisant les débits pour respecter les besoins minimaux de la faune.

3.2.7 La pêche commerciale

Comme nous l'avons déjà souligné, le développement rationnel des pêches doit d'abord s'appuyer sur une connaissance approfondie du milieu marin et estuarien et de l'écologie des populations de poissons. Cette connaissance ne peut s'acquérir que par un programme continu et sérieux de recherches en océanologie et en écologie marine. Le Québec doit développer sa propre expertise dans ce domaine. Pour ce faire, il doit consolider et développer les équipes de recherche du MAPAQ et du complexe universitaire de Rimouski. De plus, ces équipes doivent être dotées des équipements nécessaires à la poursuite de leurs recherches. Comme la zone critique est la zone côtière qui s'étend sur des centaines de kilomètres, les chercheurs actuels disent préférer deux navires-laboratoires de 13,7 m (45 pi) plutôt qu'un seul de 19,8 m (65 pi) ou plus. Ces navires seraient mieux adaptés à leurs besoins et leurs recherches seraient notablement facilitées s'ils disposaient de deux embarcations.

Dans ce domaine, il importe de maintenir active la formation d'experts par des études de deuxième et troisième cycles. Selon le Groupe d'étude des ressources marines de l'Université du Québec à Rimouski, la gestion des ressources marines mérite une attention toute spéciale dans les milieux de la formation académique.

Des recherches et des projets-pilotes sont certainement à encourager du côté de l'aquaculture. Les moules, les salmonidés (truite de mer, saumon), les oursins et même le homard semblent offrir des possibilités intéressantes de production selon cette formule.

Au plan de la récolte, le Québec doit continuer de viser à s'approprier une proportion équitable des ressources du golfe par rapport aux autres provinces maritimes. Cette proportion pourrait être au prorata de la longueur des côtes donnant sur le golfe dans chaque province. Ce critère est important, puisqu'il détermine d'une façon générale le nombre de communautés qui vivent de la pêche à même les eaux du golfe. Les eaux de l'Atlantique sont en ce moment beaucoup plus accessibles aux pêcheurs de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et d'une partie du Nouveau-Brunswick. Il y aurait sûrement de la place là aussi pour les Québécois, s'ils s'équipent convenablement à cette fin.

L'équipement de pêche, en particulier les bateaux ont besoin de rajeunissement au Québec. Les nouvelles unités devront être bien adaptées au type de pêche sur lequel l'État et les pêcheurs se seront mis d'accord. Les unités polyvalentes de 13,7 m semblent bien adaptées à la pêche côtière, alors que les chalutiers de 20 m environ semblent convenir davantage à la pêche au coeur du golfe. Pour aller hors du golfe, on doit considérer des unités beaucoup plus larges et même des navires-usines, car la qualité du poisson à la livraison en dépend. La qualité du produit marin est d'ailleurs, on le sait bien, un facteur-clé dans le développement des pêches.

Il importe de le reconnaître, le mouvement de modernisation des flottes de pêche maritime au Québec, des industries de transformation et des procédés de commercialisation des produits marins est lancé et vigoureux. Néanmoins, comme en attestait le rapport de la conférence sectorielle tenue à Gaspé les 28 et 29 avril 1978 (publié par le Secrétariat des conférences socio-économiques), la tâche à abattre est considérable et il ne faudrait pas en ralentir le mouvement.

Dans le cas de la pêche commerciale, ce n'est pas seulement la gestion d'une ressource naturelle et l'économie qui sont en cause. C'est l'alimentation, des miliers d'emplois, le commerce international, des milieux de vie. S'il est un exemple de la mise en valeur du Saint-Laurent, c'est bien l'établissement et le développement raisonné d'une industrie halieutique où ceux qui la supportent n'en font pas que les frais.

Plusieurs propositions ont été avancées dans le but de mettre les pêches maritimes à l'agenda du développement économique :

- relier les pêches maritimes québécoises à l'industrie manufacturière de l'équipement maritime ;
- moderniser les usines de transformation de poisson de manière à favoriser la transformation et la préparation de produits cuisinés ;
- améliorer la qualité des produits marins en équipant mieux les usines de transformation et les bateaux, et en remettant en état les quais et autres installations portuaires[1].

Au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, de nombreux projets et dossiers sont présentement à l'étude ou en voie

1. MICT (1982), *Réflexions sur un programme d'actions et de recherches à entreprendre en vue de favoriser l'avancement du Projet Saint-Laurent*. Rédigé par Ronald Doucet.

de réalisation. On peut affirmer qu'il y a d'ores et déjà une volonté ferme de mettre en valeur ce secteur de notre économie. Parmi les étapes à franchir, on propose notamment :

— d'apprendre à bien « cultiver » le golfe du Saint-Laurent afin de nourrir notre propre population. Pour cela, il faut développer la qualité du produit, ouvrir de nouveaux marchés et accentuer la commercialisation ;

— de mettre l'accent sur la pêche des espèces rémunératrices telles que le crabe, les crevettes, le homard, la lotte, etc. ;

— de se préparer, à moyen terme, à l'exploitation des côtes de l'Atlantique ;

— de développer l'aquaculture ;

— de développer une industrie moderne d'exportation, capable de rivaliser avec celle de la région de l'Atlantique ;

— enfin, de former un nombre accru de pêcheurs-entrepreneurs et les appuyer au besoin, dans l'achat de navires par exemple.

En outre, le Québec se doit d'occuper entièrement ses champs de responsabilités à l'égard du domaine des pêcheries[1]. Bon nombre de projets ont été ballottés entre les juridictions au cours de la dernière décennie aux dépens du développement optimal de cette industrie.

L'importance des pêches ne saurait être sous-estimée. À l'instar des états riverains des Grand Lacs, le Québec peut en tirer un profit substantiel au plan social autant qu'au plan économique. À titre d'exemple, les pêcheries dans les Grands Lacs ont connu une croissance rapide et génèrent en ce moment environ un milliard de dollars de retombées par an[2]. À vrai dire, les pêches commerciales constituent un vaste domaine privilégié dans lequel on peut viser directement à la fois le profit des communautés de pêcheurs, le profit de toute la société québécoise et le profit de l'économie du Québec.

1. À cet égard, un projet de loi est présentement à l'étude en vue d'affirmer la juridiction du Québec sur les fonds marins. Le gouvernement a adopté le 15 juin 1984 la Loi sur les pêcheries et l'aquaculture commerciales, par laquelle sont modifiées d'autres dispositions législatives (1984, chap. 16).

2. Selon M. Carlos M. Fetterolf, directeur de la Great Lakes Fishery Commission, Ann Arbor, Michigan. Voir FETTEROLF Jr., CARLOS M. (1979), « Why a Great Lakes Fishery Commission and Why a Sea Lamprey International Symposium », dans *Proceedings of the Sea Lamprey International Symposium* (SLIS), Northern Michigan University, Marquette, Michigan, July 30 — August 8, 1979, p. 1592 : « The combined total economic impact of the recreational and commercial fisheries is about $1.16 billion annually ».

3.3 Un axe commercial compétitif

Alors que la mise en valeur des ressources naturelles du Saint-Laurent exige surtout la concertation des intervenants québécois, le développement du couloir laurentien comme axe de transport et de commerce — surtout international — requiert une participation concertée des organismes privés et publics à l'échelle de l'ensemble du système Saint-Laurent — Grands Lacs. Le Saint-Laurent, en effet, constitue un maillon d'une vaste chaîne de transport commercial reliant l'Ouest du Canada et des États-Unis, le Midwest américain et canadien, l'Ontario, le Québec, et les états américains riverains, les côtes atlantiques et les pays dits d'outre-mer. Aussi le développement du transport et du commerce maritimes laurentien ne peut-il être planifié *in vitro*, sans que l'on se préoccupe des nombreux maillons de la chaîne.

Du strict point de vue du transport, la chaîne commerciale s'appuie sur plusieurs modes : routier, ferroviaire, maritime et aérien et même sur le transport par pipeline. Voilà déjà une immense industrie, qui est essentiellement industrie de services. Car les transports se justifient avant tout par les besoins de clients industriels et commerçants désireux de déplacer des produits, des marchandises et des personnes d'un point à un autre. Dans ce cadre, il appert que l'objectif premier à poursuivre au sujet de la mise en valeur de l'axe commercial laurentien est d'offrir aux clients le système de transport le plus efficace au meilleur coût. Il s'agit aussi de le faire connaître à l'aide d'une promotion efficace auprès de tous les clients potentiels. Une grande erreur à cet égard serait sans nul doute de se lancer à fond dans une promotion sans un produit sûr et intéressant à offrir ou sans une connaissance approfondie de ce produit comme de ceux des concurrents. Or le gouvernement du Québec en est à ses premiers pas en ce domaine.

De part et d'autre de la frontière, il est évident et fort compréhensible qu'on ne puisse guère compter sur l'état fédéral pour promouvoir une route plutôt qu'une autre. Des efforts spéciaux de la part des états fédéraux au profit de la route Grands Lacs — Saint-Laurent feraient jeter les hauts cris dans les régions du golfe du Mexique et de la côte Est des États-Unis ou du Canada. En d'autres mots, si nous voulons que nos affaires se développent, le meilleur moyen est de nous en occuper nous-mêmes. De ce souci légitime est d'ailleurs né le Forum maritime Saint-Laurent/Grands Lacs.

3.3.1 Le Forum maritime Saint-Laurent/Grands Lacs

À l'instigation du Projet Saint-Laurent, les états américains des Grands Lacs, l'Ontario, le Québec, les gouvernements d'Ottawa et de Washington et des entreprises privées ont convenu de poursuivre ensemble ces deux objectifs d'offrir un transport commercial efficace au meilleur coût et de faire la promotion de la voie d'eau laurentienne. Ils ont donc, à ces fins, créé le Forum maritime Saint-Laurent/Grands Lacs, à Québec, en octobre 1983.

La constitution de ce Forum découlait directement d'un colloque tenu à Québec du 7 au 9 juin 1982 et intitulé « Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: porte continentale de l'Amérique », auquel participèrent quatre cents invités. Les échanges se sont d'abord faits entre des représentants du Québec, de l'Ontario et de la Great Lakes Commission, où sont représentés huit états américains: New York, Pennsylvanie, Ohio, Indiana, Illinois, Michigan, Wisconsin et Minnesota. Douze gouvernements et douze organismes commerciaux et maritimes participent désormais activement au Forum. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (Canada) et la St. Lawrence Seaway Development Corporation (États-Unis) y représentent les gouvernements fédéraux[1].

3.3.2 Les infrastructures

Un système de transport efficace requiert d'abord qu'on organise la meilleure combinaison intermodale pour chaque marchandise. Dans le cas des vracs, la combinaison de trains-blocs, de laquiers jusqu'au Saint-Laurent et d'océaniques de grande capacité apparaît comme la meilleure. Dans le cas des marchandises conteneurisées, la combinaison souhaitable comprendra plutôt le camion, le chemin de fer et l'océanique.

Par ailleurs, le lien est étroit entre la qualité des infrastructures et leur efficacité. Le transport ferroviaire, pour être utilisé avec profit, doit évidemment compter sur des voies entretenues et sur un matériel roulant adapté et suffisant. De même, on doit prévenir l'encombrement de la Voie maritime si l'on désire que l'utilisation des laquiers demeure productive ou même croisse en productivité. Discerner à temps et, le cas échéant, corriger aussi rapidement que possible des lacunes dans les infrastructures portuaires ou dans leur gestion s'imposent tout autant au nom de l'efficacité; il s'agit des plaques tournantes reliant le transport maritime aux transports terrestres, et vice versa. Enfin, l'expérience le prouve amplement, l'entretien régulier des chenaux et des écluses, le balisage soigné et de bons services d'aide à la navigation, en particulier le déglaçage, contribuent pour beaucoup à la réputation et à l'efficacité d'un système de transport commercial. En matière d'infrastructure, la vigilance rapporte amplement. Nous ne saurions trop insister pour qu'on maintienne solidement les efforts consentis jusqu'à ce jour envers les infrastructures du système laurentien et pour que s'exercent le cas échéant les représentations nécessaires si des failles graves étaient décelées.

Le Projet Saint-Laurent a d'ailleurs pris l'initiative d'organiser un colloque international sur « Le commerce et la navigation durant l'hiver sur le Saint-Laurent ». Une enquête dans divers pays avait révélé une méconnaissance parfois flagrante de la qualité et de l'efficacité des moyens adoptés en vue d'assurer le commerce maritime et la navigation à longueur d'année sur le Saint-Laurent. Le colloque a eu lieu à Québec, du 6 au 8 février 1985. Plus de trois cents participants ont vivement manifesté leur satisfaction et ont souhaité avec force d'autres initiatives du genre.

Une fois la qualité des infrastructures assurée, il importe que les coûts d'utilisation demeurent compétitifs avec ceux d'autres routes concurrentielles. C'est ici que des rapports avec les États-Unis entrent particulièrement en jeu. L'Ontario et le Québec d'une part, les états des Grands Lacs et leurs commettants d'autre part, doivent collaborer étroitement et obtenir les mêmes avantages de chaque côté. Il importe, bien sûr, que l'on évite de rendre incohérentes les structures des coûts de part et d'autre — si, par exemple, survenaient des charges accrues aux usagers d'un côté ou de l'autre de la frontière; il importe tout autant qu'on puisse ensemble collaborer en vue de maintenir la capacité concurrentielle de la voie laurentienne. Si les charges aux usagers du système Saint-Laurent/Grands Lacs devaient dépasser celles qui sont applica-

1. Les douze organismes sont les suivants: Center for the Great Lakes (Chicago), Council of Lake Erie Ports (Cleveland), Dominion Marine Association (Ottawa), Great Lakes Commission (Ann Arbor), Great Lakes Task Force (Ann Arbor), Great Lakes Waterways Development Association (Ottawa), Indiana Port Commission (Portage), International Association of Great Lakes Ports (Portage), Lake Carriers' Association (Cleveland), Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent (Montréal), Seaway Review (Harbor Island) et Wisconsin Council of Ports (Madison).

Photo: Port de Québec

Le Saint-Laurent est ouvert douze mois par année jusqu'à Montréal. Bien des gens l'ignorent et cela nuit au commerce maritime. Aussi le projet Saint-Laurent a-t-il organisé en février 1985 un colloque international sur «Le commerce et la navigation durant l'hiver sur le Saint-Laurent».

bles au système Mississippi — golfe du Mexique, il est manifeste que l'on déprécierait grandement les avantages stratégiques de la voie laurentienne.

En vue de profiter de ces avantages, il y a lieu d'encourager fortement les partenaires du *Forum maritime Saint-Laurent/Grands Lacs* à veiller à ce que des lois, des règlements ou des tarifs n'affectent pas indûment la compétitivité du système, aussi pertinents puissent-ils être à d'autres points de vue. Par ailleurs, les partenaires devraient travailler étroitement avec les usagers, afin de bien connaître leurs besoins et d'apporter des appuis utiles à la valorisation des infrastructures commerciales du système.

Si l'on revient plus particulièrement au Québec, au plan des infrastructures ferroviaires, deux compagnies sont en cause, l'une publique (CN) et l'autre privée (CP). Les deux cependant sont réglementées directement ou indirectement par le gouvernement fédéral, que ce soit par les tarifs du Nid de Corbeau, par l'At and East, par le MFRA ou Maritime Freight Rates Act. Le Québec doit suivre à fond ces dossiers et les implications de ces interventions du gouvernement fédéral sur le mouvement des marchandises au Québec et au Canada. Il doit travailler étroitement avec les usagers afin d'amener le gouvernement fédéral à modifier ses politiques si nécessaire et à faire les investissements requis pour que les chemins de fer répondent aux besoins du système Saint-Laurent/Grands Lacs, sans pour autant privilégier un mode de transport aux dépens des autres!

Le Québec doit adopter la même attitude dans le cas des aides à la navigation: dragage du chenal, garde côtière, déglaçage. Les navires de sauvetage en particulier sont nettement insuffisants et mal localisés le long du Saint-Laurent et du golfe, si l'on considère la densité du trafic commercial, le nombre de bateaux de pêche et la popularité grandissante du nautisme et des excursions en mer. À cet égard, la sécurité des usagers est souvent mal assurée.

Le nombre, la dimension et la répartition des brise-glaces sur le Saint-Laurent est également inadéquate. On comprend mal que les plus gros brise-glaces soient rattachés à Halifax et à Sydney, plutôt qu'à Gaspé, à Sept-Îles ou à Québec, alors que les gros problèmes de glace se présentent dans le golfe et entre le Saguenay et Montréal. Ici également le Québec doit monter un dossier étoffé de concert avec les usagers et convaincre le gouvernement d'Ottawa de modifier la répartition des brise-glaces.

Dans le cas des ports, si l'on fait exception des grands quais privés appartenant aux minières ou à l'Alcan et des ports de Valleyfield et de Bécancour, les principaux éléments du réseau sur le Saint-Laurent et le Saguenay relèvent de Transports Canada. Les plus importants d'entre eux font partie de la Société canadienne des ports: Montréal, Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi, et Baie- les-Ha! Ha! auxquels le port de Sept-Îles est venu s'ajouter ces dernières années.

Transports Canada a beaucoup fait état d'une plus grande autonomie de ces ports en vertu de la récente loi C-92. Dans les faits,

cette autonomie semble fort relative. La gestion au jour le jour, elle, est peut-être plus autonome, mais le pouvoir central, lui, conserve un droit de regard important sur les projets de développement et sur les charges aux usagers. Les conseils d'administration, quand à eux, sont nommés par le ministre des transports du Canada.

Or le dynamisme d'un port est justement fonction du rôle actif de la communauté locale d'affaires. Rappelons à cet égard que la plupart des grands ports américains (Long Beach, New York, Nouvelle-Orléans, etc.) sont propriétés des municipalités et que l'état fédéral n'en possède aucun, à l'exception de certaines installations militaires. De même en Europe de l'Ouest, de grands ports tels Rotterdam, Anvers ou Hambourg sont des parties intégrantes de gouvernements municipaux ou régionaux.

Le Québec devrait donc encourager les ports du Québec à devenir des ports dits de Commission (ou mieux, des ports autonomes) comme le sont ceux de Toronto, de Thunder Bay ou de Hamilton, qui ont gardé jalousement leur statut malgré la loi C-92. D'ailleurs, un article de cette loi prévoit qu'un port dit national peut changer de statut et devenir port de Commission[1]. L'autonomie des commissions de ports est beaucoup plus grande et l'implication de la communauté locale dans chaque cas y est plus forte que s'il s'agisait d'un port dépendant essentiellement d'une planification centralisée.

Il faut à tout prix rapprocher les ports des usagers. Toute politique québécoise devrait tendre vers ce but. De même, le Québec doit examiner la possibilité d'encourager l'essor des autres modèles, tels ceux de Bécancour[2] et de Valleyfield[3], qui ont fait la preuve de leur utilité.

La Société canadienne des ports aura éventuellement besoin de nouveaux sites, que le Québec pourrait lui concéder après avoir tenu compte des impératifs d'aménagement du territoire dont il est responsable. Il faudra par ailleurs évaluer, par exemple, les besoins de nouveaux élévateurs à grains ou d'aires de stockage de conteneurs et de charbon dans l'un ou l'autre des ports existant ou même sur de nouveaux sites; le Québec devrait s'y engager de concours avec les usagers. En retour cependant, le Québec devrait exiger le rapatriement de sites abandonnés qui ne serviront plus à des fins portuaires. Il lui revient d'assumer la responsabilité de décider de leur utilisation en conformité du schéma d'aménagement de la région environnante.

Dans le cas des petits ports et havres qui relèvent aussi de Transports Canada, le Québec doit insister pour que toutes les installations portuaires essentielles au cabotage, aux pêches et au nautisme soient maintenues en bonne condition de fonctionnement. Ce n'est pas toujours le cas à l'heure présente.

Bref, au plan des infrastructures, la mise en valeur d'un axe commercial maritime compétitif exige un entretien des plus soignés et une adaptation rapide aux besoins. En outre, de la part des autorités compétentes du Québec, on s'attendrait à ce qu'elles favorisent une grande autonomie des administrations portuaires dans le cadre des villes portuaires, de manière à ce que les communautés locales participent pleinement au développement économique nécessaire au développement portuaire ou résultant de ce dernier.

Une telle orientation doit s'inscrire par ailleurs dans un vaste plan de promotion ou de mise en marché de la route commerciale du Saint-Laurent.

3.3.3 La promotion et la commercialisation

Les infrastructures de la route maritime commerciale en place, il devient essentiel d'en faire la promotion et d'adopter des pratiques appropriées de marchandisage ou de marketing.

Dans le cas du Saint-Laurent, le rôle capital du commerce maritime international commande qu'on accorde la plus grande attention à la promotion du système dit du Saint-Laurent et des Grands Lacs; car les atouts de la voie d'eau reposent essentiellement sur l'ensemble du bassin industriel et économique qu'elle irrigue en quelque sorte. Travailler de concert avec l'Ontario et avec les états des Grands Lacs comme avec des partenaires commerciaux procurera au Québec une stratégie commerciale indispensable et prometteuse.

1. Voir à ce sujet dans le *Globe and Mail* du 14 mars 1985, le compte rendu des propos du président de *Ports Canada*, M. Ronald Huntington. Ce dernier souligne que l'intention du législateur, dans la loi créant Ports Canada, était bien de favoriser une plus grande autonomie des ports. Néanmoins, il s'interroge à savoir si l'administration des ports ne serait pas trop décentralisée.
2. Port propriété du gouvernement du Québec.
3. Port propriété de la municipalité de Valleyfield.

Le Forum maritime Saint-Laurent/Grands Lacs se voulait un pas déterminant en ce sens. Il importe au plus haut point que le Québec continue sa pleine collaboration avec tous les membres de ce Forum.

Parmi les outils de promotion déjà réalisés grâce au Forum, on compte la publication intitulée *Le système Grands Lacs/Saint-Laurent (The Great Lakes/St.Lawrence System)* et un film disponible sur cassette vidéo en cinq langues[1]: *Le système Saint-Laurent/Grands Lacs (The St. Lawrence/Great Lakes System)*. La publication décrit et illustre la région du système, la voie maritime laurentienne, les ports québécois, ontariens et américains, de même que les liaisons maritimes internationales. Le film apporte les témoignages d'utilisateurs d'envergure internationale dont l'expérience est propre à convaincre quiconque des intérêts de fréquenter régulièrement la voie d'eau laurentienne. Le matériel est destiné aux décideurs et aux acheminеurs de cargos à travers le monde. Les lancements réalisés en Amérique et en Europe laissent augurer d'une carrière bénéfique.

Il est question d'amorcer la réalisation d'un répertoire informatisé et constamment tenu à jour des informations pertinentes au transport commercial maritime *(Computerized Transportation Information System)*. L'utilité d'un tel instrument est déjà démontrée par l'expérience de divers milieux maritimes européens et américains. Il reste à définir le projet qui conviendrait le mieux à tous égards aux besoins et aux ressources du milieu. Les systèmes américains (P.I.E.R.S., R.A.T.E.S.) et britanniques (Lloyd's) ont fait leurs preuves. D'autres existent en France, en Allemagne, en Hollande et en Belgique. Il faut les utiliser et, si possible, les compléter.

Mais, au delà des outils, il faut songer à des personnes dont la tâche première serait de faire connaître dans le monde les avantages de la route laurentienne. Néanmoins, on pourrait aussi songer, par exemple, à désigner ou à intégrer des conseillers maritimes permanents au sein des délégations du Québec à l'étranger ou au sein des communautés maritimes solidement établies à l'étranger. Nul doute que de tels attachés ou représentants contribueraient vigoureusement aux démarches québécoises en vue d'une promotion économique chez les partenaires commerciaux.

1. Français, anglais, espagnol, allemand et japonais.

Dans des villes comme New York, Chicago, Londres, Bruxelles, Anvers, Rotterdam, Paris, Marseille et bien d'autres, le fait de pouvoir diffuser des informations précises sur les ports du Saint-Laurent et de pouvoir recueillir les informations indispensables ou utiles aux milieux maritimes québécois contribuerait sans nul doute à augmenter les trafics réguliers sur le Saint-Laurent. On trouverait par ailleurs de nombreux avantages à inciter les ports du Saint-Laurent à faire leurs propres représentations commerciales, à l'instar de ce que font déjà tant d'administrations portuaires dans le monde.

Corriger à l'occasion de fausses images de la réalité, au sujet de la navigation durant l'hiver sur le Saint-Laurent par exemple, mais surtout attester des installations portuaires, des services, des flottes disponibles, des prix, des industries et des biens produits, tout cela n'est-il pas désormais indispensable à un réseau industriel et commercial? S'assurer en outre que l'information parvient directement aux intéressés, voilà un élément à ne pas négliger. Les réseaux du transport et du commerce maritimes sont des réseaux spécialisés, rodés, auxquels il faut participer si l'on veut y jouer un rôle de partenaire efficace.

Le président du Conseil d'administration du groupe Les Consultants Dessau inc., M. J.-C. Desjardins, notait justement que toute équipe visant le développement du potentiel du Saint-Laurent devrait entre autres: « Identifier et fréquenter les centres de décisions importants reliés à l'usage du fleuve et suivre leurs actions ». Me Raynold Langlois, président de la Société de promotion portuaire de Montréal, émettait récemment des commentaires allant dans le même sens:

> « La promotion de l'axe du Saint-Laurent auprès du monde maritime extérieur au Québec apparaît essentielle. Outre la promotion à caractère régional ou, encore, au niveau de chaque port, le gouvernement du Québec peut agir comme coordinateur de la promotion et voir à la promotion globale de l'axe avec des moyens beaucoup plus puissants que ceux qui sont à la disposition des intérêts régionaux. »

Ce sont les entreprises, privées ou publiques, qui génèrent le trafic. C'est donc vers elles que doivent être dirigés les efforts de promotion. Ce point a d'ailleurs été soulevé à

plusieurs reprises lors de la consultation entreprise par le Projet Saint-Laurent. M. Raymond Dufour, membre du Conseil d'administration de la Société canadienne des ports, notait qu'une équipe visant la promotion des atouts du système devrait « faire connaître la route économique et chiffrer les économies auprès des utilisateurs éventuels ». M. Michel Boisvert, professeur à l'Université de Montréal, affirmait également que « les hommes d'affaires sont les premiers interlocuteurs ».

Parmi les nombreux objets à promouvoir, afin d'ajouter aux atouts de la route maritime laurentienne, notons celui d'un « pont terrestre » reliant Vancouver et Montréal. Après examen, le Projet Saint-Laurent a jugé opportun de pousser plus avant la recherche et les échanges sur cette question. Il s'agirait de proposer une nouvelle voie, avantageuse sur celles existantes, aux trafics de l'Extrême-Orient vers l'Europe de l'Ouest, et vice versa le cas échéant. En 1982, les pays membres de la communauté économique européenne (C.E.E.) exportaient vers le continent asiatique pour quelque 24 milliards de dollars U.S. Ils en importaient des produits d'une valeur totale d'environ 37 milliards de dollars[1]. Plus des deux tiers de ces exportations et les quatre cinquièmes des importations concernaient avant tout le Japon, la Chine populaire, Hong Kong, la Corée du Sud, la Malaisie, Singapour et Taiwan.

Aux routes entièrement maritimes entre l'Europe et l'Asie et à celles qui comprennent le recours au pont terrestre soviétique, on peut en effet comparer celles qui combineraient en un pont terrestre Vancouver-Montréal, la traversée du Pacifique Nord et la route du Saint-Laurent vers l'Europe. Il reste à examiner à quelles conditions les intéressés pourraient convenir d'offrir un pont terrestre avantageux au trafic de marchandises conteneurisées. À cela s'emploient le Projet Saint-Laurent et ses interlocuteurs en la matière, le CN, le CP, les Ports de Montréal et de Vancouver. La présidence du comité de travail se trouve assumée par le Projet Saint-Laurent.

Il ne manque pas d'autres avenues de concertation et de promotion, qui toucheraient cette fois le marché du grain ou du charbon par exemple, des secteurs vitaux du commerce maritime laurentien. En réalité, c'est vraisemblablement de groupes sectoriels permanents qu'il y aurait lieu de parler. À l'instar des animateurs des chambres de commerce ou de ceux qui ont autrefois créé la Ligue hanséatique, ou encore de ceux qui ont contribué aux indéniables succès de l'axe mississippien[2] ou des ports de la mer du Nord entre l'Elbe et la Manche, il importe que le Saint-Laurent ait ses grands promoteurs, aptes à insuffler un dynamisme constamment renouvelé. Nous osons croire que le travail entrepris par des représentants du Québec, de l'Ontario et des États-Unis constitue déjà une solide base. La conviction partagée au Québec que le Saint-Laurent est — comme on dit chez les initiés du développement économique — un excellent facteur de localisation industrielle viendrait appuyer les initiatives mercatiques.

3.3.4 La localisation industrielle

Le Saint-Laurent, il est aisé de le vérifier, joue un rôle essentiel dans la localisation de certaines industries. Un des cas patents au Québec : l'industrie de l'aluminium, dont les trafics d'approvisionnement et de livraison justifient même des installations portuaires et maritimes particulières. Les industries de l'aluminium, soulignons-le, ne sont pas localisées uniquement en fonction de l'approvisionnement hydroélectrique. Toutefois, et on l'a constaté depuis plusieurs années et à plusieurs reprises, il y a une sous-utilisation industrielle du fleuve[3]. En d'autres termes, le plus grand nombre des industries ou des manufactures installées le long du Saint-Laurent ne l'ont pas été en raison des avantages que leur conférerait cette proximité. À cet égard, le potentiel du Saint-Laurent est demeuré quasiment inexploité. La situation reflète sans doute des caractéristiques de la structure économique québécoise. Du même coup, elle indique cependant qu'un créneau de développement demeure largement ouvert, pour peu que l'on valorise et exploite mieux les avantages du Saint-Laurent quant à la localisation industrielle.

---

1. Voir International Monetary Fund (1983), *Direction of Trade Statistics Yearbook*, Washington, p. 60-65.
2. Mentionnons le travail de marketing accompli par la Mississippi Valley Coal Exporters Association au sujet du commerce du charbon par le golfe du Mexique.
3. Rappelons que le Saguenay est toujours considéré dans ce rapport comme une partie intégrante du Saint-Laurent. Au sujet de la localisation industrielle, voir en particulier CAZALIS, Pierre (1967), « Le Saint-Laurent, facteur de localisation industrielle », dans *Cahiers de géographie de Québec*, no 23, septembre 1967, p. 327-340. LASSERRE, Jean-Claude (1980), *Le Saint-Laurent grande porte de l'Amérique*, p. 631 ss. DOUCET, Ronald (1983), *Le rôle du Saint-Laurent en tant que facteur de localisation industrielle* (document de travail), ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, Québec, 1983, 98 p.

Les industries qui visent un marché d'exportation ont de plus en plus besoin de zones industrialo-portuaires. Il suffit souvent d'une usine de montage par exemple pour attirer autour d'elle des sous-traitants qui, fonctionnant en grappe industrielle, font croître la valeur ajoutée proprement québécoise.

Il est possible à cet égard que la création de zones franches favorise de telles implantations et des études devraient être entreprises à ce sujet.

Une industrie plus directement liée au fleuve est évidemment celle de la construction navale, mais les chantiers maritimes québécois doivent se diversifier vers d'autres avenues de l'industrie lourde, la concurrence de pays tels la Corée étant devenue prépondérante. Dans le cas des pêches commerciales, par contre, la relance semble solidement amorcée.

Le Québec pourrait aussi songer à profiter du transbordement de certains vracs comme le charbon, les céréales ou les oléagineux pour en transformer une partie sur place aux fins de consommation locale ou d'exportation. Cette perspective a été très fortement mise en relief durant le colloque « Le commerce et la navigation durant l'hiver sur le Saint-Laurent », en février 1985. Le professeur Jean-Claude Lasserre, parmi d'autres, s'est fait insistant à ce sujet.

Dans le cas de la fève soya, les États-Unis sont les plus gros producteurs au monde et soixante dix pour cent des exportations américaines de soya se font sous forme de fèves. Le Québec pourrait avantageusement en triturer une partie pour ses besoins d'huile et de tourteaux, puis pourrait réexporter ces deux sous-produits outre-mer. La chimie à partir du charbon offre également des possibilités qui gagneraient à être développées en temps opportun.

En somme, les efforts d'industrialisation du Québec pourraient capitaliser bien davantage sur le potentiel du Saint-Laurent, lorsque les intrants sont québécois et que l'on vise à exporter outre-mer, mais aussi dans le cas des industries dont les matières premières empruntent déjà l'axe du Saint-Laurent.

3.3.5 Les emplois

Comme on a pu le constater dans la première partie de ce rapport, les emplois liés au commerce maritime se chiffrent par milliers sur l'axe du Saint-Laurent au Québec. Ces emplois portuaires, périportuaires ou à bord de navires sont directement liés aux trafics qui empruntent le Saint-Laurent. Ainsi, une étude commandée par le Projet Saint-Laurent indique qu'une simple augmentation de 1 % par an des trafics transitant sur le fleuve entraînerait au Québec, sur une période de dix ans, la création de plus de 2 700 emplois[1].

Par ailleurs, Montréal et, dans une moindre mesure, Québec, constituent des centres de gestion en transport et en commerce maritimes. Plusieurs grandes sociétés sont localisées à Montréal, bien que la part de leur chiffre d'affaires liée au Saint-Laurent soit devenue marginale, leurs activités ayant pris un caractère international. Ces emplois du secteur de la gestion doivent donc être considérés de façon différente par rapport aux emplois portuaires ou d'équipage. Ainsi certaines mesures fiscales, ou la création de programmes plus étoffés de formation en commerce et transport maritimes peuvent avoir une incidence plus forte sur ce type d'emploi que les variations annuelles des différents trafics des ports du Québec.

Par ailleurs, la situation des équipages est particulière. La plupart des équipiers québécois naviguent sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent, mais la croissance éventuelle d'une marine marchande pourrait modifier cette situation. Le nouveau code de transport maritime mis de l'avant par les Nations Unies pourrait, lui, avoir pour effet de favoriser les ententes bilatérales entre pays exportateurs et importateurs, lesquels réserveraient une part de leur commerce bilatéral à chacun de leurs pavillons nationaux. De tels accords ont déjà été signés entre plusieurs pays. Le Canada pourrait être amené presque malgré lui à se doter d'une marine marchande pour participer pleinement à ce type d'entente. Les programmes de formation des officiers et des équipages doivent donc être maintenus et ce, dans une perspective internationale. Il faudra évaluer aussi la possibilité d'aider les milieux maritimes à maintenir une publication québécoise, qui serait destinée

1. Telle est la conclusion de l'étude effectuée par Les consultations économiques Martin en 1983, que nous avons citée déjà.

aux « gens de mer ». Par ailleurs, les armateurs nationaux pourraient être encouragés à acquérir des navires construits ou réaménagés au Canada. À certaines conditions, ils pourraient aussi être autorisés à enregistrer sous pavillon canadien des navires étrangers.

Pour ce qui est des transports à l'intérieur du Québec, il faut sans aucun doute favoriser dans la mesure du possible le maintien du principe de la concurrence et des appels d'offres. De la même façon, l'attribution de nouveaux permis par la Commission des transports du Québec ne peut que favoriser l'essor d'un secteur maritime plus concurrentiel. Par ailleurs, il serait normal que ces mêmes permis et contrats soient réservés à des entreprises domiciliées au Québec, selon les normes des politiques d'achat chez nous. Ainsi, les entreprises du Québec, non pas protégées mais plutôt encouragées, pourront développer les réflexes commerciaux nécessaires afin de réussir encore mieux sur des marchés extérieurs et même intérieurs.

Bref, les emplois reliés au transport maritime au Québec, aux industries et aux commerces connexes aux pêches, au tourisme et à la récréation, revêtent beaucoup d'importance du fait de leur nombre et de leur rémunération élevée. Leur croissance doit donc être encouragée et suivie de près.

3.4 La concertation

Les ressources fluviales sont donc nombreuses, et leur exploitation harmonieuse ne va pas de soi. Non seulement les intervenants sont-ils nombreux dans chacun des domaines étudiés, mais les allégeances des uns et des autres sont naturellement diverses. L'un promet le commerce international et recherche une productivité accrue; l'autre se préoccupe du nombre des emplois et des critères de l'emploi, et ainsi de suite, sans limite presque au nombre des préoccupations légitimes. De plus, les domaines d'action sont eux-mêmes très nombreux: le commerce, la culture, le transport, la récréation et le tourisme, et bien d'autres encore. Comment dès lors favoriser les concertations indispensables à l'intérieur de chacun des domaines, sans pour autant empiéter sur les compétences distinctes? Et comment harmoniser le plus possible l'action dans des domaines si divers et au nom d'impératifs parfois contradictoires?

Le premier pas dans la voie de la concertation utile, le plus difficile peut-être à engager si l'expérience n'en démontre pas la nécessité, c'est certainement d'entrevoir les bénéfices d'une action concertée. Mais, fort heureusement, il ne manque pas d'exemples par lesquels on peut entrevoir les bienfaits de la colla-

Économie, loisir et écologie sont compatibles dans un plan global de mise en valeur du Saint-Laurent.

Photo: Jacques Lessard

boration entre des partenaires. En ce qui a trait au commerce international, par exemple, il est bien évident que l'entretien régulier de la voie d'eau laurentienne et de ses infrastructures industrialo-portuaires concourent de façon fort appréciable au développement et à la régularité des trafics, comme ces derniers concourent au développement et à la consolidation des emplois et des autres retombées économiques locales. N'oublions pas non plus que l'ultime bénéficiaire est le plus souvent le citoyen, le consommateur du Québec, de l'Ontario et du Midwest américain.

En cette matière de la concertation, les problèmes les plus épineux sont sans contredit ceux des objectifs à poursuivre et ceux des arbitrages entre les priorités.

Or, et c'est sans doute là l'enjeu premier de ce rapport, il est apparu tout au long des consultations, des études et des actions menées par le Projet Saint-Laurent que l'on ressent vivement dans tous les milieux un besoin de concertation accrue, de décisions justifiées, d'arbitrages difficiles dans certains cas. Qui plus est, on se tourne assez spontanément vers les gouvernements, vers le gouvernement du Québec d'une façon toute spéciale, attendant de ce dernier une action exemplaire et stimulante.

À vrai dire, tout cela est parfaitement cohérent avec le thème central de ce rapport. Comment reconnaître et accepter pleinement que le Saint-Laurent constitue *une ressource nationale prioritaire* à tant d'égards sans, du même coup, comprendre que le gouvernement du Québec doit assumer une très grande responsabilité de sa mise en valeur, de la concertation de ses actions nombreuses et d'une relance des initiatives privées. D'ailleurs, une telle perspective découle tout aussi naturellement du rôle économique, du rôle environnemental et du rôle culturel que l'on doit attribuer au bassin laurentien. Il ne manque pas de motifs à l'action proprement gouvernementale: le territoire, les frontières, les ententes avec des états partenaires, les ressources naturelles, leur conservation et leur utilisation, l'équilibre économique, la création d'emplois, les rapports avec la culture, le transport et l'écologie, la réputation même du Québec.

En réalité, sur de nombreux points, le gouvernement québécois et les services publics sont à l'oeuvre depuis longtemps. Néanmoins, à défaut d'une politique générale ferme, dont le Saint-Laurent et ses ressources seraient le foyer, la raison première et l'action gouvernementale s'estompe. Tout récemment, à cause des déclarations particulièrement fermes du premier ministre lors du message inaugural de la dernière session parlementaire (octobre 1984), il est apparu que le gouvernement du Québec avait bel et bien fait sienne une volonté de mettre de l'avant une politique intégrée de mise en valeur des ressources du Saint-Laurent.

Le premier ministre énonçait comme suit les intentions du gouvernement du Québec:

> « Le gouvernement du Québec verra à mettre en valeur comme jamais l'atout exceptionnel que constitue cette grande voie de communications qui situe le Québec au coeur des échanges entre l'Europe et la vaste région des Grands Lacs.
>
> ... Il faut maintenant nous assurer que le Québec disposera de l'expertise nécessaire pour jouer son rôle de promoteur du Saint-Laurent, en nous donnant les outils d'information, de promotion et de mise en valeur d'un atout que nous envieraient bien des régions du monde. »

C'est là, si l'on peut dire, le nerf de la relance: la valorisation du tout, de l'ensemble des ressources. Car dans une telle orientation, les finalités sectorielles prennent tout leur sens et peuvent se conjuguer.

À ce sujet, la Société de promotion portuaire de Montréal a bien saisi la pertinence de confier à un organisme représentatif au gouvernement du Québec le mandat de la mise en valeur et de la concertation dont il a été question. La Société, en réponse à la consultation faite par le Projet Saint-Laurent, écrivait:

> « Il est important que le gouvernement du Québec crée un organisme central chargé de coordonner toutes les interventions du gouvernement du Québec relativement aux activités maritimes québécoises sur le Saint-Laurent et ailleurs. Cet organisme serait chargé non seulement de recommander ses politiques au gouvernement et d'en coordonner la mise en oeuvre, mais également de recevoir toutes les doléances et propositions des intérêts privés et des gouvernements régionaux en rapport avec cesdites activités maritimes. Nous déplorons, à l'heure actuelle, le fait que nous devions transiger avec plusieurs organismes du gouvernement du Québec à chaque fois

que se soulève une question maritime qui intéresse le gouvernement et que ces nombreux organismes expriment des intérêts souvent divergents et contradictoires. »

Compte tenu de l'importance nationale du Saint-Laurent, nous avons fait nôtres les avis semblables et recommandons la constitution d'un organisme approprié, rattaché au ministère du Conseil exécutif, qui serait chargé de faciliter la coordination des nombreuses actions gouvernementales et de recommander ou d'exécuter les choix fondamentaux du gouvernement ayant trait à la mise en valeur du Saint-Laurent, de ses ressources et des activités maritimes. Cet organisme pourrait prendre la forme d'un secrétariat du Conseil exécutif. Il lui reviendrait essentiellement de soutenir l'élaboration et l'exécution d'une politique générale de mise en valeur des ressources fluviales et maritimes québécoises. Il lui reviendrait également de faciliter l'accès des milieux et des entreprises aux multiples services publics.

Peut-être à court terme y aurait-il lieu, en outre, de songer à une agence publique mandataire du gouvernement, qui, au titre de corporation au sens du Code civil, aurait la tâche de participer plus directement aux initiatives des milieux. Mais voilà justement une des questions dont l'examen final pourrait être confié au secrétariat dont il a été question.

Parmi d'autres tâches particulières à confier au secrétariat ou à l'éventuelle agence, une semble s'imposer : la constitution d'une banque de données sur les marchandises qui empruntent ou pourraient emprunter le fleuve. À cet effet, une première démarche pourrait être réalisée assez facilement, celle de rendre disponibles aux milieux d'affaires québécois sinon à tous les intéressés les banques informatisées existantes par exemple, celle dite P.I.E.R.S. et R.A.T.E.S., du *Journal of Commerce*, celle des Lloyd's de Londres et la banque Numerax du New Jersey.

Mais nous ne voulons pas insister outre mesure sur tous les projets utiles. Ce sont les moyens fondamentaux d'aider l'ensemble des partenaires dans la gestion des ressources fluviales qui nous ont retenus dans cette dernière partie. En particulier, nous avons mis de l'avant quelques moyens concrets et peu dispendieux d'aider le gouvernement du Québec à concerter ses efforts déjà nombreux et à s'engager dans une politique intégrée de mise en valeur du Saint-Laurent, *une ressource nationale prioritaire*.

Dans la conjoncture présente, la mise en valeur du Saint-Laurent n'est pas avant tout une question d'investissements majeurs ou de grands travaux. Il y va d'abord d'un exercice nécessaire de concertation entre une douzaine de juridictions et plusieurs centaines d'utilisateurs, dont les actions devraient contribuer à une mise en valeur rationnelle du fleuve et de ses ressources.

3.5 Conclusion

On conçoit sans peine que la principale voie d'eau autour de laquelle s'est établie la communauté québécoise doive compter parmi les ressources premières et les responsabilités collectives. Et parce qu'il s'agit, au fond, de bien plus que de ressources, car c'est d'un moteur puissant des activités économiques, sociales et culturelles qu'il faut parler en réalité, nous avons cru pertinent de proposer l'expression « ressource nationale prioritaire ». Même s'il est vrai qu'il a pu y avoir relâche ou temporisation dans la mise en valeur concertée de ce bien au cours des dernières décennies, c'est moins cela que l'immense potentiel à conserver et à développer qui aura justifié nos diagnostics et nos suggestions.

À cet égard, les consultations ont porté témoignage à un attachement profond. Les Québécois désirent certainement que l'on mette de l'avant la perspective d'une mise en valeur et d'une gestion ordonnée des ressources fluviales. Sur beaucoup de plans, les groupes motivés et les infrastructures existent. Pour peu que l'on puisse montrer des lacunes, des améliorations ou des bénéfices justes, nous croyons que la communauté québécoise est prête à s'engager dans les voies sugérées par ce rapport.

ANNEXES

ANNEXE I

Personnes ou organismes ayant soumis des mémoires à l'occasion d'une consultation menée par le Projet Saint-Laurent entre juin 1983 et juin 1984

Abgrall, Jean-François
Directeur
GROUPE D'ÉTUDE DES RESSOURCES MARINES

Bastien, Luc
Président
CONTREFORT

Bédard, Charles
Commissaire
COMMISSION MIXTE INTERNATIONALE

Berthiaume, Guy
Président
SOCIÉTÉ DU PORT DE VALLEYFIELD

Bianco, Fiorino
Président
Fédération de la métallurgie
C.S.N.

Blakely, David W.B.
Vice-président
Commercialisation et ventes
HALCO INC.

Boisvert, Michel
Professeur d'urbanisme
UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

Bouchard, Jean
Président
CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT

Brassard, Gérald
Directeur général
SOCIÉTÉ INTER-PORT DE QUÉBEC

Brindle, Jean-Rock
Directeur du département d'océanographie
U.Q.A.R.

Caillol, R.
Direction commerciale
PORT AUTONOME DE MARSEILLE

Camu, Pierre
Premier vice-président
LOGISTEC CORPORATION

Cavey, J.H.W.
Président
J.H.W. CAVEY AND ASSOCIATES

Chouinard, Jean-Guy
Gérant du port
SOCIÉTÉ DU PARC INDUSTRIEL DU CENTRE DU QUÉBEC

Cook, P.R.
Gérant
PORT OF THUNDER BAY

Cornelissen, Paul
Capitaine, et
Tourville, Gilbert
Premier lieutenant

Côté, Jacques
Directeur général
Commercialisation et ventes
CP RAIL

Coulombe, Guy
Président
HYDRO-QUÉBEC

Davoust, Albert M.
Administrateur délégué
LES SILOS PORT-CARTIER

Derome, Louis
Vice-président-Administration
CAST AMÉRIQUE DU NORD (1983) INC.

Desgagnés, Rosaire
Président
L'ASSOCIATION DES OPÉRATEURS DE NAVIRES DU SAINT-LAURENT INC.

Desjardins, J.C.
Président du Conseil d'administration
LES CONSULTANTS DESSAU INC.

Didillon, Henri
FÉDÉRATION DE VOILE DU QUÉBEC

Dion, Jean-Marc
Maire
SEPT-ÎLES

Dolbec, Yvon
Président
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN

Doyon, Clermont
Vice-président
Marketing
MARINE INDUSTRIE LTÉE

Gagné, Jean
Rédacteur en chef
L'ESCALE

Gagnon, Ghislain
Maire
PORT-CARTIER

Gardiner, D.K.
Président
MISENER TRANSPORTATION

Gauthier, Jean
Président
SOCIÉTÉ LINNÉENNE SAINT-LAURENT

George, Pierre
Géographe
INSTITUT DE FRANCE

Germain-Simard, Denis
Représentant
Succursale de l'Est
LA GUILDE DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Graillot, A.
Directeur de l'outillage
PORT AUTONOME DU HAVRE

Gralewicz, Roman
Président
SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS

Hamel, François A.
Directeur général
FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES ACTIVITÉS SUBAQUATIQUES

Hamel, P. Denis
Président
LA COMPAGNIE PRICE LIMITÉE

Hamelin, Louis-Edmond
Recteur
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

Hasse, G.
Président
ATLANTIC CONTAINER LINE

Hébert, Normand
Secrétaire-trésorier
NAVIMAR CORPORATION LTÉE

Hillenbrand, Erich
Directeur général
KUEHNE & NAGEL INTERNATIONAL LTÉE

Hopkin, Elwyn E.
Chef
Transport et manutention des grains
COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

Junius, Marcel
Président
SONOVISION PMS COMMUNICATIONS INC.

Laberge, Gilles
Commissaire industriel
CORPORATION DE PROMOTION ÉCONOMIQUE DE LA BAIE DES HA! HA!

Laneuville, André
Directeur du service d'urbanisme
TROIS-RIVIÈRES

Langlois, Charles A.
Président honoraire
CHAMBRE DE COMMERCE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

Langlois, Raynold
Président
Société de promotion portuaire
CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL et THE MONTREAL BOARD OF TRADE

Lasserre, Jean-Claude
Géographe
LABORATOIRE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS, LYON, FRANCE

Lemay, Fernand
Président
FÉDÉRATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

Lemay, Raymond
Président et chef des opérations
CANADA STEAMSHIP LINES INC.

Michotte, Pierre
Directeur-adjoint
INSTITUT DE MARINE DU CÉGEP DE RIMOUSKI

Morin, M.R.
Directeur
Terminus de Contrecoeur
COMPAGNIE MINIÈRE IOC

O'Neil, W.A.
Président
LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Ouellet, Marie-José
Spécialiste de la voile

Ouellet, Yvon
Directeur
CENTREAU

Parent, Guy
Directeur des services touristiques
SOCIÉTÉ D'EXPANSION ÉCONOMIQUE DU SAGUENAY INC.

Paterson, Robert J.
Vice-président
N.M. PATERSON AND SONS LIMITED

Pelletier, Louise
Directrice du marketing
CONSEILLERS EN TAUX DE FRET (G.P.) LTÉE

Poirier, J.D.
Directeur général des ventes
Marchés d'outre-mer
CN RAIL

Roberge, André
Gérant
AGENCE OCÉANIQUE DU BAS SAINT-LAURENT

Rothwell, D.S.
Président
GREAT LAKES WATERWAYS DEVELOPMENT ASSOCIATION

Sampson, D.B.
Vice-président
Transport
ACRES CONSULTING SERVICES LTD.

Savage, R.W.
Président
QUEBEC AND ONTARIO TRANSPORTATION CO. LTD.

Strachan, Alexander
Directeur
CRESALA-UQAR

Stringer, Marc T.
Président
CLARKE TRANSPORT CANADA INC.

Thériault, Roger
Maire
BAIE-COMEAU

Therrien, Robert

Thibault, Sylvio
Président
TRANSPORT NAVIMEX CANADA INC.

Timbrell, Contre-amiral R.W.
Président
DOMINION MARINE ASSOCIATION et
CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

Tremblay, Michel
Président et secrétaire
NAVIGATION GASPÉ INC.

Walsh Edward P.
Président
DONOHUE INC.

Walsh, Henry M.
Président
L'ASSOCIATION DES CHANTIERS MARITIMES CANADIENS

ANNEXE II

Avis transmis en août 1984 au groupe de travail sur le transport maritime de haute mer (Groupe Sletmo) par le Projet Saint-Laurent

Transport maritime et commerce international

Le groupe de travail sur le transport maritime, récemment créé par le ministère des Transports du Canada, a été chargé d'étudier les changements qui se sont produits dans le secteur maritime international. Il tente de déterminer si ces tendances peuvent être préjudiciables au commerce canadien et, en conséquence, s'il convient de modifier les politiques actuelles afin de favoriser plus directement la création d'une flotte commerciale canadienne. Le Projet Saint-Laurent, pour sa part, a été mis sur pied en 1982 par le gouvernement du Québec afin d'étudier une stratégie de mise en valeur du fleuve, en particulier en ce qui a trait au transport maritime et au commerce international. Le présent document est donc transmis à titre d'information par le Projet Saint-Laurent au Groupe de travail sur le transport maritime.

Le Québec et le transport maritime

Le Québec joue un rôle primordial au sein du transport maritime canadien. Ses ports représentent plus du tiers de l'ensemble des tonnages manutentionnés au Canada, et Montréal est le premier port canadien pour la valeur des marchandises transitées. Les ports du Québec jouent aussi un rôle à l'échelle continentale et l'arrière-pays du port de Montréal, pour le trafic conteneurisé, s'étend du Maine jusqu'au Mississippi. De plus, Montréal est un centre majeur de gestion dans les domaines connexes du transport maritime et du commerce international. Les principales entreprises canadiennes de transport y maintiennent leur centre d'activité (CN, CP, Fednav, CSL, Halco, CAST) et plusieurs autres sociétés canadiennes ou étrangères y ont des bureaux importants. Montréal regroupe également plusieurs grandes sociétés liées au commerce international, ainsi que tous les services nécessaires à cette activité: banques, assurances, expertise en douane, agences maritimes, droit maritime et international, etc.

Ce corpus maritimus permet à Montréal de jouer un rôle maritime beaucoup plus considérable que ne le laisserait croire la taille de la flotte marchande directement sous pavillon canadien.

Tendances récentes

La mise en application récente du code de conduite de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) produit déjà certains effets sur le commerce international. Les accords commerciaux déjà très nombreux entre certains pays du tiers monde et le Marché commun européen se voient encore renforcés par le biais d'ententes bilatérales sur le partage des trafics maritimes. Les flottes nationales naissantes ou déjà en croissance sont souvent dépendantes de ces flux commerciaux « garantis » pour s'assurer un minimum de rentabilité. Dans ce contexte, les percées commerciales canadiennes peuvent devenir encore plus difficiles, sauf dans le cadre d'ententes à long terme qui devront probablement inclure une composante maritime.

Le problème se pose d'ailleurs d'ores et déjà avec plusieurs pays d'Amérique latine qui exigent, pour l'obtention de permis d'importation sur leur territoire, que certaines marchandises soient transportées par des navires des deux flottes nationales en cause. À défaut de flotte canadienne, certains pays en concluent que l'ensemble du trafic doit transiter sur des navires de leurs propres flottes.

Cette forme de dépendance à l'égard de services maritimes dont l'efficacité n'est pas prévue en fonction des besoins des expéditeurs canadiens peut créer des problèmes sérieux d'approvisionnement. C'est le cas pour les projets « clés en main » entrepris à l'étranger par les grandes firmes d'ingénierie montréalaises. Par exemple, l'inexpérience de certaines sociétés maritimes nationales en navigation d'hiver ou en logistique d'approvisionnement peut occasionner des hausses de coûts et des délais qui viennent réduire la marge de manoeuvre de nos sociétés. À la limite, des contrats sont perdus ou négligés au profit de concurrents pouvant s'appuyer sur un secteur maritime qu'ils sont mieux en mesure d'influencer.

En ce qui concerne le commerce maritime entre pays industrialisés, l'adoption cette année aux États-Unis du Shipping Act viendra modifier les règles de la concurrence en permettant aux membres d'une même conférence maritime de modifier leurs tarifs pour les clients importants. Le Canada devra veiller à ce que ses principaux expéditeurs bénéficient de cette libéralisation des règles du jeu, d'autant plus que la présence grandissante de sociétés non affiliées aux conférences vient modifier l'ensemble du

marché international du trafic conteneurisé. Plusieurs de ces nouvelles sociétés « indépendantes » ou affiliés aux conférences sont d'origine asiatique: Evergreen et Yang-Ming (Taïwan), Neptune Orient (Singapour), etc. Elles se développent très rapidement sous l'impulsion plus ou moins directe de leurs gouvernements qui cherchent ainsi à promouvoir des activités de construction et de réparation navales sur leur territoire. Le lien établi entre activité industrielle et transport maritime risque de déboucher rapidement sur une forme de protectionnisme commercial et maritime. Ainsi, une surproduction de navires vraquiers et l'expansion trop rapide de certains transporteurs ont poussé récemment la Corée du Sud à réserver certaines marchandises dites « stratégiques » (pétrole, grains, minerai de fer, charbon, etc.) à des navires battant pavillon coréen. Ces marchandises représentent actuellement 80 millions de tonnes sur un total de 118 millions de tonnes originant de, ou destinées à la Corée. Si cette tendance « coréenne » ou l'extension de l'esprit du code de la CNUCED aux marchandises en vrac devait se généraliser, le Canada devra développer l'expertise nécessaire afin de bien jouer le volet maritime de ses négociations commerciales internationales.

Le Canada peut possiblement se passer d'une flotte marchande battant son pavillon, ce qui reste à étudier en profondeur, mais il ne peut certainement pas se passer de l'expertise lui permettant d'évaluer ses besoins et ses intérêts maritimes et commerciaux.

Le Canada est un expéditeur maritime de première importance au niveau mondial, en particulier pour les vracs solides tels les grains ou les minerais. Par contre, la flotte canadienne de haute mer est négligeable, ce qui entraîne un écart probablement unique entre les expéditions totales et le tonnage transporté sous pavillon canadien. Cependant, la situation est moins dramatique qu'il n'y paraît, du fait de la présence à Vancouver, Toronto, Halifax et surtout Montréal d'une communauté d'affaires parfaitement rompue au commerce international et au transport maritime.

Ainsi, on ne peut guère prétendre que, par le passé, le Canada a été pénalisé au chapitre du transport maritime et que son commerce a eu à en pâtir dangereusement. Par ailleurs, la situation est peut-être en train de se modifier sous la double influence d'un protectionnisme maritime accru des pays en voie de développement ou à devises faibles (URSS, bloc de l'Est) et d'une concurrence acharnée entre grands transporteurs qui, pour abaisser les coûts, augmentent la taille des navires conteneurs et réduisent le nombre des ports de chargement. Sur la côte Ouest, Vancouver a déjà à souffrir de cette reconcentration des trafics sur quelques ports, et à l'est, Montréal pourrait voir sa situation érodée si les nouveaux services introduits cette année par Evergreen, Sea-Land et ACL entre l'Europe de l'Ouest et la côte Est américaine, connaissent le succès escompté.

La situation du transport maritime mondial a toujours évolué rapidement, ce qui n'a pas empêché les expéditeurs canadiens de tirer leur épingle du jeu. Mais l'évolution actuelle est accélérée et le rôle des États y prend une importance accrue. De là à suggérer une politique interventionniste et la création d'une flotte marchande pour le Canada, il y a une marge que la plupart des spécialistes hésitent à franchir. Ce qui apparaît cependant nécessaire, c'est de mener à bien des études approfondies à ce sujet. Plus important encore, il faudrait s'assurer que l'impact du transport maritime sur le commerce canadien soit mesuré de façon constante, afin de pouvoir intervenir le cas échéant.

Dès maintenant, les principaux organismes canadiens intéressés au commerce international devront s'adjoindre, si ce n'est déjà fait, des spécialistes en transport pour suivre de près les intérêts canadiens: Agence canadienne pour le développement international (ACDI), Commission canadienne du blé, Société pour l'expansion des exportations (SEE), Commission canadienne du lait, etc. À l'heure actuelle, la plupart de ces organismes livrent leurs marchandises à l'acheteur étranger dans un port canadien. Il pourrait devenir important pour chacune de ces organisations d'avoir des spécialistes suffisamment au fait du marché pour examiner la possibilité de livrer directement dans un port du pays acheteur ou bénéficiaire, soit par navires canadiens ou étrangers. Cette expertise permettrait aux Canadiens de discuter des prix réels pour l'acheteur et non seulement du prix livré à Montréal ou Vancouver.

De même, pour l'ACDI, le groupage de certaines expéditions avec des projets parallèles menés à bien par l'entreprise privée pourrait favoriser une réduction des coûts et, par là même, une compétitivité accrue pour nos entreprises. Pareillement, la SEE a peut-être un rôle à jouer pour que certaines exportations financées par ses soins soient confiées à des transitaires canadiens afin que ceux-ci effectuent des groupages favorables à notre commerce.

Un pays comme le Canada, dont une grande partie de la production est liée au commerce international, ne peut se permettre de mal connaître les conditions et l'évolution du transport maritime de haute mer. Au premier chef, il s'agit ici d'expertise et le Canada dispose déjà de spécialistes et de praticiens dans ce domaine. Il s'agit, en quelque sorte d'une « réserve stratégique » en deça de laquelle il ne faudrait pas glisser. Si l'organisation de nos transports se fait par d'autres, il ne faudra pas se surprendre qu'elle ne coïncide pas toujours avec nos intérêts.

Dans une perspective plus positive, accroître notre expertise maritime est rentable même à court terme. Ainsi, la Société des alcools du Québec, qui s'est dotée d'une équipe dans ce domaine, est devenue en quelques années un facteur non négligeable dans le transport des conteneurs via Montréal. Ceci

lui a permis d'abaisser sensiblement ses coûts d'importation et de pénétrer le marché d'autres provinces et de certains États américains en y exportant des produits acheminés en grande quantité à Montréal.

Le Québec et ses organismes ont donc un rôle à jouer, mais l'initiative doit être prise à plusieurs niveaux. Elle pourrait débuter par des programmes de formation en transport et en commerce, mis sur pied en collaboration avec des centres universitaires, des entreprises privées et des organismes d'État. De tels programmes, accompagnés d'ouverture de postes au sein des organisations intéressées, auraient vite fait d'assurer un apport valable au milieu maritime déjà en place, qui a parfois eu tendance, faute de joueurs déjà formés, à recruter hors du Canada.

Conclusion

La nature de la concurrence mondiale au chapitre du transport maritime est en train de se modifier. Elle est toujours aussi acharnée, entre autres, en raison d'un important surplus de tonnage, mais cette concurrence se fait désormais de plus en plus en fonction des États et de leurs impératifs commerciaux ou industriels. Le transport maritime devient donc un élément important de la stratégie de développement de certains pays. De même, du fait des surplus de tonnage actuels, les expéditeurs ont maintenant beaucoup plus d'importance que les armateurs.

Dans ce contexte, le Canada, qui n'a pratiquement pas de flotte marchande mais qui contrôle des tonnages très importants, se trouve dans une situation favorable. À condition, toutefois, de jouer les atouts qu'il a en main et de ne pas laisser toute l'organisation de ses transports à ses concurrents et partenaires commerciaux. Un effort est donc requis à ce chapitre, afin non seulement de développer davantage l'expertise maritime et commerciale présente au Canada, mais surtout de s'assurer que les organismes pertinents dans ces domaines en fassent usage.

Un tel effort pourrait être entrepris rapidement sans pour autant négliger l'étude approfondie d'autres questions majeures, telles que les coûts et les bénéfices de la mise sur pied éventuelle d'une flotte marchande.

ANNEXE III

Ouvrages cités

ABE, Peter W. (1982), *Factors Affecting the Level of U.S. Grain Exports from the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System*, Madison, University of Wisconsin.

Acres Consulting Services Ltd., Data Resources Inc. (1982), *Seaway Commodity Flow Forecast 1980-2000*, Rapport préparé pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la St. Lawrence Seaway Development Corporation.

Administration de la Voie maritime (1956-1982), *Rapports annuels*.

ARCHAMBAULT, Voir *FAIVRE*.

BAKER, Joan (1980), *Impact économique direct*, port de Montréal, Office de l'expansion économique, Communauté urbaine de Montréal.

BEATON, Voir *BEAUCHEMIN*.

BEAUCHEMIN, Beaton et Lapointe et collaborateurs (1982), *Étude du plan directeur sur les ports publics du Bas Saint-Laurent*, Préparé pour Transports Canada-Marine, Direction des ports et havres.

BEAUMONT, Voir *MARTIN*.

Booz-Allen and Hamilton Inc. (1982), *The Economic Impact of the Port of Houston*, Port of Houston Authority.

BORDELEAU, Jean (1983), *Le nautisme*, Document préparé pour le Projet Saint-Laurent par le MLCP.

BOURGET, A., Voir *LEHOUX*.

BOURRIÈRES, P. et CHAMEROY J. (1977), *Ports et navigation modernes*, éditions Eyrolles, Paris.

BROOKS, M.R., Voir *BROWN*.

BROWN, M.G. et Brooks, M.R. (1983) « Changing Hinterlands for Eastern Canadian Container Ports: 1978-1981 », dans *Proceedings of 18th Annual Meeting of Canadian Transportation Research Forum*.

BRUCE, J.P. (1984), *Avenir de l'eau — Rapport avec le climat*, (« Futures in water », Ontario Water Resources Conference, Toronto, 12-14 juin 1984), Environnement Canada, 7 p.

Bureau de Consultation en Gestion (1981), *Étude de l'impact économique du port de Québec*, Université Laval.

Canadian Ports and Seaway Directory (1982).

CASSAING, J., Voir *GILLET*.

CAZALIS, Pierre (1967), « Le Saint-Laurent, facteur de localisation industrielle », dans *Cahiers de géographie de Québec*, no 23, septembre 1967.

CHAMBERLAND, Ghislaine, Voir *MARTIN*.

CHAMEROY, J., Voir *BOURRIÈRES*.

CHARRON, B., Voir *GILLET*.

Chase Manhattan Bank (1981), *World Coal Outlook, the Year 2000: Opportunities and Uncertainties*.

CLOUTIER, Denise, Voir *CÔTÉ*.

Comité fédéral-provincial d'étude sur le fleuve Saint-Laurent (1978), Rapport, ministère de l'Environnement du Québec et Environnement Canada, 293 p.

Commission des biens culturels du Québec (1983), *La patrimoine maritime au Québec, État de la situation et recommandations*, Rapport préparé par François Picard, 60 p.

Commission canadienne des grains (1982-1983), *Exportations de grain canadien*.

Commission canadienne des transports, *Les transports*, 1981 et 1983.

Commission mixte internationale (1981), *Dérivation et consommation de l'eau des Grands Lacs, Rapport*, Conseil international de la dérivation et de la consommation de l'eau des Grands Lacs.

Conseil consultatif de l'environnement (1984), *Base d'une politique de conservation pour le littoral du Québec*, p. 22.

Conseil du Trésor, *Gestion foncière fédérale, Circulaire nº: 1975-80*, Ottawa.

Les Consultants Dessau Inc. (1982), *Étude du port de Montr^al*, Écrit en collaboration avec Langlais, Lavoie, Huot et associés et Carr and Donald Associates Ltd., 156 p.

Les Consultations économiques Martin Inc. (1983), *Impact sur l'économie québécoise d'une augmentation de trafic maritime dans le système Grands Lacs/Saint-Laurent*, Montréal, 77 pages.

CÔTÉ, Jocelyn en collaboration avec CLOUTIER, Denise et ZULU, Jude (1983), *Étude d'impact économique de quelques scénarios d'augmentation de trafic maritime dans le système Grands Lacs/Saint-Laurent*. Québec, Bureau de la Statistique du Québec, Direction des études et synthèses quantitatives, 39 pages.

Council on Environmental Quality et U.S. Department of State (1980), *The Global 2000 Report to the President*, 766 p.

Data Resources Inc., Voir *Acres Consulting Services Ltd.*

DAVIS, J.E. (1983), *La tarification dans l'industrie du transport maritime de ligne régulière. Une revue des modèles conceptuels*. Ottawa, CCT, Cahier de recherche nº 1983/04F, 127 p.

DENIS, J.-E. (1982) « Les maisons de commerce et les transitaires internationaux: atouts pour le développement international de Montréal » dans *La vocation internationale de Montréal: mythes et réalités*, CETAI, HEC.

Dominion Bryden Ltd. et Westburn Development Consultants Ltd. (1978), *Grain Movement on the Great Lakes to 1990*, Rapport préparé pour la Dominon Marine Association.

Dominion Marine Association (1983), *Rapport annuel*, Freshwater Press Inc., Cleveland, Ohio.

DOUCET, Ronald (1983), *Le rôle du Saint-Laurent en tant que facteur de localisation industrielle* (document de travail), ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, Québec, 1983.

DUFRESNE, C. (1982), *Expédition de minerai de fer du Québec-Labrador par la Voie maritime*, Compte rendu du Colloque sur le Système Grands Lacs/Saint-Laurent, Québec, 7, 8 et 9 juin 1982.

DYER, D., voir *LAWRENCE*.

Environnement Canada, Région du Québec (1983), *Plan stratégique régional*.

FAIVRE, Jérôme, ARCHAMBAULT, Michel et KURASAWA, Hiroshi (1984), *Acheminement en territoire américain du commerce outre-mer canadien à l'exportation, Marchandises générales (1981)*, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, DT 20-84-19.

FARAH, S.E. (1983), *Minerais de fer au Québec-Labrador. Problématique et recommandations*, Service de l'économie minérale, ministère de l'Énergie et des Ressources.

FETTEROLF, Carlos M. Jr. (1979), « Why a Great Lakes Fishery Commission and Why a Sea Lamprey International Symposium », dans *Proceedings of the Sea Lamprey International Symposium* (SLIS), Northern Michigan University, Marquette, Michigan, July 30 — August 8, 1979.

FRENETTE, M. et VERRETTE, J.-L. (1976), « Environnement physique et dynamique du fleuve Saint-Laurent », dans *L'ingénieur*, Mars-Avril 1976.

GILLET, C., MARIER, P., CHARRON, B., LAFEUILLE, G., CASSAING, M., GRENIER, J., MATTEWS, L., et LUCAS-GIRARDVILLE, J.-M. (1980), *Les croisières au Québec*, Québec, ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, Service du programme de développement touristique, 243 p.

Gouvernement du Québec (1980), *La Basse Côte-Nord, Vers l'avenir*, Conseil exécutif, Éditeur officiel du Québec, 42 P.

Gouvernement du Québec, *Comptes économiques des revenus et dépenses*, 1961-1980, B.S.Q.

GRAILLOT, André (1985), « Bilan et promesses du commerce maritime entre les ports laurentiens et les ports français ». Doit paraître dans les Actes du colloque international tenu à Québec, du 6 au 8 février 1985.

Great Lakes/Seaway Task Force (1981), *The Great Lakes/St. Lawrence Seaway: Setting a Course for the '80s*, Toronto, Government of Ontario.

GREENWOOD'S (1970, 1975, 1977, 1981), *Guide to Great Lakes Shipping*.

GRENIER, J., Voir *GILLET*.

International Monetary Fund (1983), *Direction of Trade Statistics Yearbook*, Washington.

JOHNSON, R.L., Voir *THOMPSON*.

KURASAWA, H., Voir *FAIVRE*.

LAFEUILLE, G., Voir *GILLET*.

Lake Carriers' Association (1983), *Rapport annuel*.

LAPOINTE, Voir *BEAUCHEMIN*.

LASSERRE, Jean-Claude (1980), *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Cahiers du Québec, collection Géographie, Hurtubise HMH.

LASSERRE, Jean-Claude (1983), « La Voie maritime du Saint-Laurent face à la crise: pour un essai de bilan », dans *Les annales de géographie*, 92 (509).

LAWRENCE, P.R. et DYER, D. (1983), *Renewing American Industry*, New York, Free Press.

LECLERC, Réjean (1982), *Devis d'étude en vue d'établir un ou des services de croisières sur le fleuve Saint-Laurent, Québec, Projet Saint-Laurent, 4 p.*

LEHOUX, D., BOURGET, A., ROSA, J. (1977), Importance du Saint-Laurent pour la sauvagine, Environnement Canada, Région de Québec.

LUCAS-GIRARDVILLE, J.-M., Voir *GILLET*.

MARIER, P., Voir *GILLET*.

Maritime Administration — Great Lakes Region (1982), *Coal Transportation and Distribution*, Chicago, September 26, 28.

MARTIN, Gilbert en collaboration avec BEAUMONT, Janelle et CHAMBERLAND, Ghislaine (1983), *Étude d'impact économique pour le Québec d'une augmentation du trafic maritime dans le Système Grands Lacs — Saint-Laurent*. Québec, Bureau de la Statistique du Québec, Direction des études et synthèses quantitatives, 26 p.

MATTEWS, L., Voir *GILLET*.

MICT (1982), *Réflexions sur un programme d'actions et de recherches à entreprendre en vue de favoriser l'avancement du Projet Saint-Laurent*. Rédigé par Ronald Doucet.

MLCP (1982), Groupe de travail sur la protection des habitats, *La protection des habitats fauniques du Québec*, 337 p.

MLCP (1983), *Chasse et Pêche Québec*.

MLCP (1983), *Plan directeur pour la conservation et la mise en valeur de la région du lac Saint-Pierre*.

MLCP (1984), *Archipel de Montréal, Mise en valeur intégrée du milieu naturel et du loisir de plein air, Projet Archipel*.

NAISBITT, J. (1984), *Megatrends*, New York, Warner, 333 p.

OCDE (1974), *Perspectives énergétiques jusqu'en 1985*, Paris.

OCDE (1982), *Offre et demande mondiale de charbon*.

OPDQ (1977), *Le Couloir fluvial entre Montréal et le lac Saint-Pierre*.

OPDQ (1982), *Actes du Colloque international sur le Système Saint-Laurent — Grands Lacs*.

PHAN PHY NGOC et al. (1983), *Silice dans l'Est canadien: étude de marché*, ministère de l'Énergie et des Ressources, Québec.

PITRE, Frederic J. (1981), *Marketing and Planning, Canada Steamship Lines Inc. « World Shipping Needs for the Growing Boom in Coal Export »*, International Coal Conference, Washington, D.C., May 4-5.

REICH, R. (1983), *The Next American Frontier*, New York, NY Times Books.

de REPENTIGNY, L.-G., Voir *RINGUET*.

RINGUET, I., de REPENTIGNY, L.-G. (1982), Un profil des réserves nationales de faune au Québec, Environnement Canada, Service canadien de la faune, Région du Québec, 79 p.

ROSA, J., Voir *LEHOUX*.

RUPPENTTHAL, Karl M. (s.d.), Canada's Ports and Waterborne Trade, Vancouver, Centre for Transportation Studies, University of British Columbia.

Société canadienne des ports (Conseil des ports nationaux) (1982), *États financiers des ports*.

Société canadienne des ports (Conseil des ports nationaux), Service des études de marché (1982), *Le soufre: économie, commercialisation et transport, Étude et prévisions jusqu'à l'an 2000*.

Sorès Inc. (1976), Le marché des textiles d'amiante, En collaboration avec Arthur D. Little of Canada Ltd. et avec le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec.

THOMPSON, S.R. et JOHNSON, R.L. (1982), *Grain Transportation on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway*, Ann Arbor, Michingan State University, Michigan Sea Grant, Extension Bulletin E-1482.

Transports Canada (1983), *Budget des dépenses 1983-1984*, Ottawa, ministère des Approvisionnements et Services.

U.S. Army Corps of Engineers (1981), *Waterborne Commerce of the United States*.

U.S. Army Corps of Engineers (1983), Summary Report of the Lake Erie Wastewater Management Study, 30 p.

U.S. Department of Transportation (1982), *Great Lakes/Overseas Export Coal Trade — Summary of 1982*, Cleveland, Ohio.

VEEMAN, Terry, VEEMAN, Michele (1984), *The Future of Grain*, Canadian Institute for Economic Policy, p. 31-33.

VERRETTE, J.-L., Voir *FRENETTE*.

WEST, A.S. (1984), *North American Iron Ore Today*, Proceedings of the Seminar on Transportation Policies and Demand for Coal, Iron and Steel, Louisville, Kentucky, Feb. 26-28.

Westburn Development Consultants Ltd., Voir *Dominion Bryden Ltd*.

WILSON, Carroll L. (1977), *Energy: Global Prospects 1985-2000*, Report of the Workshop on Alternative Energy Stategies, Cambridge, M.I.T. Press, 291 p.

WILSON, Carroll L. (1980), Report of the World Coal Study, Vol. 1 *Future Coal Prospects: Country and Regional Assessments*; Vol. 2 *Coal: Bridge to the Future*, WOCOL, Gallinger Publishing Co.

ZULU, Jude, Voir *CÔTÉ*.

ANNEXE IV

Liste des tableaux

Tableau 1 *page*

Évolution du trafic des marchandises dans la Voie maritime de 1956 à 1983 10

Tableau 2

Les exportations canadiennes et le P.N.B. canadien 12

Tableau 3

Emplois maritimes selon les produits manutentionnés: l'exemple du port de Houston 12

Tableau 4

Trafic des principaux ports en importance au Canada en 1982 14

Tableau 5

Trafic maritime des principaux ports québécois en 1982 15

Tableau 6

Les ports du Québec 16

Tableau 7

Trafic maritime canadien et québécois en 1982 17

Tableau 8

La part du Québec dans le trafic canadien en 1982 17

Tableau 9

Évolution des marchandises manutentionnées de 1959 à 1981 au port de Port-Cartier 18

Tableau 10

Évolution des marchandises manutentionnées de 1946 à 1981 au port de Sept-Îles 18

Tableau 11

Évolution des marchandises manutentionnées de 1946 à 1981 au port de Québec 19

Tableau 12

Évolution des marchandises manutentionnées de 1946 à 1981 au port de Montréal 19

Tableaux 13 et 14

Évolution du total des marchandises chargées et déchargées dans certains ports canadiens de 1950 à 1982 20

Tableaux 15 et 16

Voie maritime du Saint-Laurent: évolution du trafic selon le type de marchandises de 1959 à 1982 22

Tableau 17

Zones de culture du blé 23

Tableau 18

Zones de culture du maïs 24

Tableau 19

Zones de culture de l'avoine et du seigle 25

Tableau 20

Zones de culture de l'orge et du riz 26

Tableau 21

Zones de culture du soya 27

Tableau 22

Mouvements de céréales sortant du Canada et des États-Unis en 1981-1982 30

Tableau 23

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: trafic national des céréales en 1982 31

Tableau 24

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: trafic international des céréales en 1982 32

Tableau 25

Exportations de grains canadiens, par destination 34

Tableau 26

Direction des flux des grains canadiens exportés 34

Tableau 27

Direction des flux des grains de l'Ouest canadien 35

Tableau 28

Trafic potentiel de grains canadiens par la Voie maritime du Saint-Laurent 35

Tableau 29

Coûts comparatifs d'exportation du blé du Thunder Bay vers Rotterdam..... 37

Tableau 30

Coûts comparatifs d'exportation du blé de l'Ouest vers Rotterdam selon cinq options 38

Tableau 31

Expéditions prévues de grains canadiens par la Voie maritime 39

Tableau 32

Les exportations de grains américains par région côtière..... 41

Tableau 33

Destination des grains américains exportés par le système Saint-Laurent/Grands Lacs 42

Tableau 34

Coûts comparés du transport du grain du Minnesota à Rotterdam par le Saint-Laurent et par le Mississippi en 1981 44

Tableau 35

Coûts comparés du transport du grain de Toledo à Rotterdam par le Saint-Laurent et par Baltimore en 1981 44

Tableau 36

Coûts comparés entre la route Rail-Golfe et la Voie maritime 45

Tableau 37

Mouvements projetés de grains américains dans la Voie maritime..... 47

Tableau 38

Volumes totaux de grains américains et canadiens prévus dans la Voie maritime..... 47

Tableau 39

Répartition des expéditions de minerai de fer du Québec-Labrador de 1973 à 1981..... 50

Tableau 40

Zones de production, sidérurgies et mouvements du minerai de fer en 1981..... 52

Tableau 41

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: trafic national du minerai de fer en 1982 53

Tableau 42

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: trafic international du minerai de fer en 1982..... 54

Tableau 43

Principaux bassins houillers du Canada et des États-Unis 56

Tableau 44

Prévisions d'importation de charbon à vapeur (1985-2000) à l'échelle mondiale..... 58

Tableau 45

Importations de charbon thermique par pays et régions..... 59

Tableau 46

Potentiel d'exportation de charbon par pays exportateurs (an 2000)..... 59

Tableau 47

Mouvements de charbon sortant du Canada et des États-Unis en 1981..... 60

Tableau 48

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: trafic national du charbon en 1982 61

Tableau 49

Le système Saint-Laurent/Grands Lacs: trafic international du charbon en 1982..... 62

Tableau 50

Ports charbonniers des Grands Lacs et du Saint-Laurent 64

Tableau 51

Coûts d'expédition du charbon de la Pennsylvanie vers l'Extrême-Orient 64

Tableau 52

Prévisions concernant les produits pétroliers dans la Voie maritime..... 66

Tableau 53

Les coûts de transport et leur pourcentage dans les coûts de certains produits en vrac en 1980..... 71

Tableau 54

Trafic conteneurisé par port de 1979 à 1983 74

Tableau 55

Trafic de conteneurs transfrontalier entre le Canada et les États-Unis de 1976 à 1983 74

Tableau 56

Marchandises générales non conteneurisées manutentionnées dans des ports québécois de 1980 à 1983 77

Tableau 57

Évolution des vraquiers et des auto-déchargeurs (Can. & U.S.) sur le système Saint-Laurent/Grands-Lacs 81

Tableau 58

La flotte du système Saint-Laurent/ Grands Lacs en 1981 81

Tableau 59

Demande et capacité du canal Welland 83

Tableau 60

Le canal Welland: trafic actuel et prévisions 84

Tableau 61

Voie maritime (section Montréal — Lac Ontario): évolution du trafic des marchandises de 1959 à l'an 2000 84

Tableau 62

Répartition de la capacité métrique des élévateurs à grains des ports du Saint-Laurent et trafic des céréales en 1982 86

Tableau 63

L'industrie du grain au Canada: les principaux intervenants 90

Tableau 64

Desserte du port de Montréal par les services conteneurisés en 1983 93

Tableau 65

Trafic maritime intra-québécois en 1982 relevant du ministère des Transports du Québec 96

Tableau 66

Intervenants québécois dans la planification du port de Montréal 98

Tableau 67

Répartition du budget 1983-1984 de l'Administration du transport maritime 106

Tableau 68

Les brise-glaces de la Garde côtière canadienne en 1983 106

Tableau 69

Les revenus et les dépenses d'exploitation des ports relevant de la Société canadienne des ports au Québec en 1981 et 1982 107

Tableau 70

Tarifs de péages en vigueur dans la Voie maritime du Saint-Laurent en 1983 109

Tableau 71

Revenus et dépenses d'exploitation dans la Voie maritime entre 1959 et 1982-1983 110

Tableau 72

Évolution des recettes totales et du trafic dans la Voie maritime de 1959 à 1982 111

Tableau 73

Importance économique des transports au Canada et au Québec en 1980 112

Tableau 74

Production des transports par mode en termes de valeur réelle ajoutée de 1959 à 1981 113

Tableau 75

Nombre d'employés, traitements, salaires et autres avantages générés par les transporteurs par eau en 1981 au Québec et en Ontario 113

Tableau 76

Main-d'oeuvre portuaire et masse salariale au Québec en 1983 114

Tableau 77

Effets directs et indirects sur l'économie québécoise résultant d'une augmentation générale du trafic maritime de 1 % par année pendant 10 ans (1990), ou d'une augmentation annuelle de 2 % pendant 5 ans (1985) dans l'axe Saint-Laurent/ Grands Lacs et dans les ports du Québec 117

Tableau 78

Charges solides en suspension dans quelques tributaires du Saint-Laurent 125

Tableau 79

Rivières à saumon..... 129

Tableau 80

Distribution de la sauvagine aux sommets de ses migrations 131

Tableau 81

Les réserves de faune 132

Remerciements

Un grand nombre de personnes et de groupes se sont associés à nos démarches afin de les faciliter. Ce fut le cas d'abord des ministères du gouvernement du Québec, dans lesquels on a bien voulu faire le point sur l'état des problèmes et des connaissances pertinentes, et même suggérer des voies d'amélioration. Les ministères du gouvernement fédéral, pour leur part, ont accepté de fournir les informations requises des services compétents. Envers le *Forum maritime Saint-Laurent / Grands Lacs* et ses membres, nous sommes redevables à bien des égards. Il leur revient de nous avoir permis d'observer et d'étudier les pratiques commerciales sur le Fleuve et de les comparer à celles des milieux concurrents.

À la centaine d'auteurs de communications spéciales et de mémoires qui, en leur nom et au nom de leurs associations, ont répondu à notre invitation lors de la consultation générale ; à tous ceux qui ont participé, dans les régions et dans les milieux intéressés, aux échanges informels, nous devons une foule d'informations et de suggestions. En particulier, ils nous ont permis de dégager, de points de vue partiels, une perspective d'ensemble concernant la mise en valeur du Saint-Laurent. Aux dirigeants de notre propre ministère, celui du Conseil exécutif, nous rendons hommage de leur clairvoyance et de leur confiance.

Aux artisans de recherches, de la rédaction et de la mise en forme du rapport, nous tenons à exprimer une gratitude d'autant plus grande qu'ils ou elles n'ont ménagé ni leur temps ni leurs efforts, prenant même les devants parfois dans les critiques en vue d'améliorer le rapport.